



Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
MICHAL BOBEK
presentate il 19 ottobre 2017¹

Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16

flightright GmbH
contro

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

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania)]

e

Roland Becker

contro

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

e

Mohamed Barkan

Souad Asbai

Assia Barkan

Zakaria Barkan

Nousaiba Barkan

contro

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA (C-448/16)

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania)]

«Domanda di pronuncia pregiudiziale – Regolamenti (CE) n. 44/2001 e (CE) n. 1215/2012 – Competenza giurisdizionale per le azioni ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 – Volo ritardato – Viaggi aerei con tratte multiple – Nozione di «materia contrattuale» – Prestazione di servizi – Luogo di esecuzione – Convenuto domiciliato in un paese terzo»

I. Introduzione

1. Le cause in esame riguardano tre domande di compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004², proposte nei confronti di compagnie aeree per ritardi e negato imbarco su diversi segmenti di viaggi aerei con tratte multiple.

¹ Lingua originale: l'inglese.

² Regolamento 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. I primi due ricorsi presentano un elemento in comune, ossia un viaggio aereo consistente in due tratte di volo venduto ai passeggeri dal vettore aereo contrattuale (in prosieguo: il «VAC»). Il VAC ha operato direttamente solo la seconda tratta del volo. La prima tratta è stata operata da un vettore aereo operativo (in prosieguo: il «VAO»). In entrambi i casi, la prima tratta del volo ha subito un ritardo, cosicché i passeggeri hanno perso il volo in coincidenza.

3. Tali fattispecie sollevano due questioni di diritto. In primo luogo, occorre stabilire quale sia la natura di un diritto azionato da un passeggero nei confronti del VAO per un ritardo verificatosi durante la prima tratta del viaggio aereo. Ci si chiede se tale diritto, anche in assenza di un contratto concluso tra il passeggero e il VAO, rientri nella nozione di «materia contrattuale» ai sensi dei regolamenti (CE) n. 44/2001³ e (CE) n. 1215/2012⁴.

4. La seconda questione concerne la determinazione del foro competente a livello internazionale per le domande di compensazione. I passeggeri hanno azionato i loro diritti nei confronti del VAO dinanzi ai giudici tedeschi, ove la Germania era il luogo di destinazione della seconda tratta del viaggio aereo. Tuttavia, il VAO ha operato la prima tratta del viaggio aereo, ove tale specifica tratta non iniziava né terminava in Germania.

5. Anche la terza azione ha ad oggetto una domanda di compensazione pecuniaria, ma solleva una questione diversa. L'azione è stata proposta nei confronti di un VAO che era anche il VAC del passeggero per la tratta del volo controversa. Tuttavia, la questione relativa alla competenza giurisdizionale assume, in questo caso, natura diversa, in quanto il vettore aereo che ha negato l'imbarco ha sede al di fuori dell'Unione europea. Pertanto, ci si chiede quali norme di competenza giurisdizionale internazionale si applichino a tale fattispecie.

II. Contesto normativo

a) Regolamento n. 261/2004

6. L'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004 definisce il «vettore aereo operativo» quale «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».

7. A termini del successivo articolo 3, paragrafo 1, il regolamento medesimo 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 un paese 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».

8. Ai sensi del successivo paragrafo 5 dello stesso articolo 3, il regolamento n. 261/2004 si applica ad ogni VAO che trasporta i passeggeri di cui ai precedenti paragrafi 1 e 2. Il secondo periodo dell'articolo 3, paragrafo 5, dispone che «[a]llorché un [VAO] 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».

³ Regolamento 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).

⁴ Regolamento 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).

9. Il successivo articolo 6, paragrafo 1, definisce l'assistenza che il VAO deve prestare ai passeggeri in caso di ritardo, in funzione alla durata del medesimo e della distanza del volo. L'articolo 7, paragrafo 1, fissa inoltre l'importo della compensazione forfettaria da versare ai passeggeri.

10. Il successivo articolo 13 riguarda i «diritti ad azioni di regresso». Esso dispone che «[q]ualora il [VAO] versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile (...). In particolare, tale disposizione non restringe in alcun modo il diritto del VAO di chiedere il rimborso da un operatore turistico o da altro soggetto con cui il VAO si sia contrattualmente impegnata. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il [VAO] ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al [VAO] (...)».

b) I regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012

11. L'articolo 66, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 stabilisce che il regolamento medesimo si applica alle azioni proposte alla data o successivamente al 10 gennaio 2015.

12. Le azioni relative alle cause C-447/16 e C-448/16 sono state proposte anteriormente a tale data. In tali cause, il regolamento n. 44/2001 trova ancora applicazione. La causa C-274/16 ricade nella sfera di applicazione del regolamento n. 1215/2012. Tuttavia, tranne che per la numerazione, le disposizioni dei due suddetti regolamenti applicabili alle presenti cause rimangono identiche.

13. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 e dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012, «le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro nazionalità, davanti ai giudici di tale Stato membro».

14. A termini dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 e dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012, «[s]e il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, la competenza è disciplinata, in ciascuno Stato membro, dalla legge di tale Stato»⁵. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 44/2001 e dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento n. 1215/2012, «[c]hiunque sia domiciliato nel territorio di un determinato Stato membro può, indipendentemente dalla propria nazionalità ed al pari dei cittadini di questo Stato, addurre nei confronti di tale convenuto le norme sulla competenza in vigore nello Stato medesimo (...)».

15. Il capo II di entrambi i regolamenti contiene norme sulle competenze speciali. Le disposizioni rilevanti sono costituite dall'articolo 5 del regolamento n. 44/2001 e dall'articolo 7 del regolamento n. 1215/2012. Il punto 1, lettera a), di tali articoli dispone che la persona domiciliata nel territorio di uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro, in materia contrattuale, davanti al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita. Nel caso di prestazioni di servizi, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio, ai sensi del punto 1, lettera b), secondo trattino, dei medesimi articoli, è il luogo «situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto».

16. Inoltre, a termini dell'articolo 5, punto 3, del regolamento n. 44/2001 e dell'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012, «in materia di illeciti civili dolosi o colposi» è competente il giudice «del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire».

⁵ Conformemente alle disposizioni di cui agli articoli 18, paragrafo 1, 21, paragrafo 2, 24 e 25, del regolamento n. 1215/2012 e agli articoli 22 e 23 del regolamento n. 44/2001.

III. Fatti, procedimenti dinanzi ai giudici nazionali e questioni pregiudiziali

17. I fatti e i procedimenti relativi a ciascuna causa (causa 1 – flightright; causa 2 – Barkan, e causa 3 – Becker) sono descritti, rispettivamente, nelle sezioni da A a C.

A. Causa C-274/16, flightright GmbH contro Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A

18. Nella causa in esame i passeggeri acquistavano un viaggio aereo consistente in due tratte di volo da Ibiza (Spagna) a Düsseldorf (Germania) via Palma di Maiorca (Spagna) dal vettore aereo Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (in prosieguo: la «Air Berlin»). La prima tratta del volo veniva operata dalla Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo. S.A. (in prosieguo: la «Air Nostrum»). La seconda tratta veniva operata dalla Air Berlin. La prima tratta subiva un ritardo, cosicché i passeggeri perdevano il volo in coincidenza, giungendo infine a Düsseldorf con tredici ore di ritardo.

19. I passeggeri cedevano i propri diritti derivanti dal ritardo ai sensi del regolamento n. 261/2004 alla flightright GmbH (in prosieguo: la «flightright»). La Flightright chiede ora il versamento di una compensazione di EUR 500 dalla Air Nostrum, nonché il pagamento di interessi (in prosieguo: la «causa 1 – flightright»).

20. La Flightright adiva l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania). Tale giudice dubita della propria competenza internazionale a conoscere della causa. Più in particolare, chiede se la destinazione finale, ossia Düsseldorf, costituisca il luogo di esecuzione dell'obbligazione ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera b), del regolamento n. 1215/2012. Il ritardo si è infatti verificato durante la prima tratta del viaggio aereo, che non è iniziata né terminata in Germania, e che è stata operata da un vettore aereo diverso da quello con cui è stato concluso il contratto di trasporto.

21. Ciò premesso, l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) ha sospeso il procedimento e ha sottoposto 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 “hub”, il luogo di arrivo della seconda tratta del viaggio aereo 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».

B. Causa C-448/16, Mohamed Barkan e altri contro Air Nostrum L.A.M. S.A.

22. Anche il sig. Mohamed Barkan, unitamente alla moglie e i tre figli, (in prosieguo: “il sig. Barkan e altri”) acquistava un viaggio aereo consistente in due tratte da Melilla a Francoforte sul Meno via Madrid. Il contratto di trasporto veniva concluso con la Iberia Líneas Aéreas de España (in prosieguo: la «Iberia»). La prima tratta del viaggio, da Melilla a Madrid, veniva operata dalla Air Nostrum, mentre la seconda tratta, da Madrid a Francoforte sul Meno, veniva operata dalla Iberia. La partenza da Melilla a Madrid veniva ritardata, cosicché i passeggeri perdevano il volo in coincidenza giungendo alla loro destinazione finale (Francoforte sul Meno) con quattro ore di ritardo.

23. I passeggeri interessati agivano in giudizio nei confronti della Air Nostrum, chiedendo ciascuno una compensazione pecuniaria di EUR 250 ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004. Il sig. Barkan chiedeva inoltre un rimborso di EUR 100, oltre interessi, per le spese relative ai generi alimentari e alle telefonate sostenute durante l'attesa (in prosieguo: la «causa 2 – Barkan»).

24. La domanda veniva accolta in primo grado, ma veniva rigettata in appello. Il giudice d'appello negava la competenza giurisdizionale internazionale dei giudici tedeschi, ritenendo che sul territorio nazionale non vi fosse un luogo di esecuzione dell'obbligazione ai sensi del regolamento n. 44/2001. A suo avviso, riguardando l'azione il ritardo del volo da Melilla a Madrid, soltanto queste due città potevano essere quindi considerate quali luoghi di esecuzione rilevanti.

25. Il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), adito con causa per cassazione, osserva che, nella specie, la competenza giurisdizionale internazionale dei giudici tedeschi può essere riconosciuta soltanto qualora si ritenga che il luogo di esecuzione del servizio in questione si trovi in Germania. Tale determinazione dipende dalla questione se il rapporto giuridico tra i ricorrenti nella causa principale e la Air Nostrum possa essere considerato di natura contrattuale, pur non essendovi alcun vincolo contrattuale diretto tra tali passeggeri e la Air Nostrum stessa.

26. Ciò premesso, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha sospeso il procedimento e ha sottoposto 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 la nozione "in materia contrattuale" includa parimenti 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 per mezzo di 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 (CE) n. 44/2001, anche qualora il diritto a compensazione pecuniaria fatto valere ex articolo 7 del regolamento (CE) 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».

C. Causa C-447/16, Roland Becker contro Hainan Airlines Co. Ltd

27. Il sig. Roland Becker concludeva un contratto di trasporto aereo con il vettore aereo Hainan Airlines Co. Ltd (in prosieguo: la «Hainan Airlines») avente ad oggetto un viaggio aereo composto di due tratte di volo. Detto vettore aereo ha sede al di fuori del territorio dell'Unione europea. La prima tratta consisteva nel volo da Berlin-Tegel (Germania) a Bruxelles (Belgio) e la seconda tratta in un volo in coincidenza da Bruxelles a Pechino (Cina). Il sig. Becker veniva registrato per entrambi i voli a Berlino ivi ricevendo le relative carte d'imbarco. Anche il bagaglio veniva registrato direttamente fino a Pechino. La prima tratta veniva regolarmente operata dalla Brussels Airlines. Tuttavia, a Bruxelles, al sig. Becker veniva negato l'imbarco per la seconda tratta diretta a Pechino, operata dalla Hainan Airlines.

28. Con un'azione promossa nei confronti della Hainan Airlines in Germania, il sig. Becker chiedeva la corresponsione di una compensazione pecuniaria di EUR 600 ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, oltre a interessi e al rimborso delle spese del procedimento (in prosieguo: la «causa 3 – Becker»).

29. Il giudice di primo grado respingeva la causa rilevando il difetto di competenza giurisdizionale internazionale dei giudici tedeschi. Il giudice d'appello perveniva alla medesima conclusione. Secondo quest'ultimo, il luogo di esecuzione non poteva trovarsi in Germania, poiché il primo volo da Berlino a Bruxelles e da Bruxelles a Pechino costituirebbero due voli distinti ai sensi del regolamento n. 261/2004. Il diritto fatto valere riguardava esclusivamente il volo da Bruxelles a Pechino e, pertanto,

Bruxelles veniva considerata quale luogo di esecuzione. Il giudice medesimo ha inoltre rilevato che la sede della Hainan Airlines non si trovava in Germania il che non poteva giustificare la competenza giurisdizionale internazionale dei giudici tedeschi. Poiché il contratto in questione concerne una prestazione di servizi, la competenza potrebbe sorgere unicamente in forza dell'articolo 5, punto 1, lettere a) e b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001.

30. Il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), adita con causa per cassazione, osserva che la soluzione della questione relativa alla competenza giurisdizionale internazionale dei giudici tedeschi dipende dalla natura del rapporto giuridico intercorrente tra il sig. Becker e la Hainan Airlines. Essa dipende inoltre dalla possibilità di considerare Berlino, luogo di partenza del primo volo, quale luogo di esecuzione ai sensi del regolamento n. 44/2001.

31. Ciò detto, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha sospeso il procedimento e ha sottoposto 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 arrivo 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 ex articolo 7 del regolamento (CE) 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».

IV. Procedimento dinanzi alla Corte

32. Nell'ambito della causa 1 – flightright, hanno presentato osservazioni scritte la flightright, la Air Nostrum, il governo portoghese e la Commissione Europea. In relazione alla causa 2 – Barkan, hanno presentato osservazioni scritte il sig. Barkan e altri, la Air Nostrum, la Confederazione Svizzera e la Commissione. Nell'ambito della causa 3 – Becker, hanno presentato osservazioni scritte il sig. Becker, la Confederazione Svizzera e la Commissione.

33. Il sig. Barkan e altri, la flightright, la Mare Nostrum, il Governo francese e la Commissione hanno svolto osservazioni orali all'udienza congiunta, tenutasi il 6 luglio 2017.

V. Analisi

34. Le presenti conclusioni sono così articolate: la causa 1 – flightright e la causa 2 – Barkan rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 44/2001 o del regolamento n. 1215/2012. Pertanto, inizierò l'esame discutendo le due questioni giuridiche sollevate nei due suddetti ricorsi, ossia: se la domanda di compensazione di cui trattasi possa essere considerata materia contrattuale (A.1.) e quale sia il luogo di esecuzione del contratto de quo (A.2). Di seguito, esaminerò la questione relativa alla competenza giurisdizionale internazionale sollevata nella causa 3 – Becker (B).

A. Causa 1 – flightright e causa 2 – Barkan

35. Sorge la questione relativa all'individuazione dello Stato membro i cui giudici possiedano la competenza giurisdizionale internazionale per conoscere delle azioni promosse contro un vettore aereo operativo che non sia il vettore aereo contrattuale dei passeggeri?

36. Tale individuazione esige la determinazione del criterio di competenza giurisdizionale applicabile (1) e successivamente, nell'ambito di tale criterio, la determinazione del foro competente sul piano internazionale a conoscere di tali azioni alla luce della sentenza della Corte nella causa Rehder⁶. Tale sentenza riguardava un volo diretto. Si pone quindi la questione di come essa possa essere applicata ai *viaggi aerei costituiti da tratte di volo multiple* (2).

1. Il criterio di competenza giurisdizionale applicabile

a) Natura delle domande

37. Il regolamento n. 261/2004 definisce i diritti che i passeggeri possono far valere nei confronti di un vettore aereo operativo qualora insorga una delle situazioni ivi descritte. Tuttavia, come è ovvio, il regolamento di per sé non precisa la natura delle domande che ne scaturiscono ai fini dell'applicazione dei regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012.

38. La convenuta nella causa principale, la Air Nostrum, sembra avere sede in Spagna. Pertanto, la competenza giurisdizionale internazionale dei giudici tedeschi non può fondarsi sul criterio di competenza giurisdizionale *generale* di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 e all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012.

39. Per quanto concerne i criteri di competenza giurisdizionale *speciali*, occorre anzitutto ricordare che neppure il criterio di competenza giurisdizionale speciale previsto per i consumatori dai regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012 risulta applicabile nel caso in esame. È pur vero che il regolamento n. 261/2004 rappresenta uno strumento che garantisce un alto livello di protezione dei passeggeri⁷. Tuttavia, il criterio di competenza giurisdizionale speciale offerto ai consumatori dall'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 e dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 si applica, in virtù delle esclusioni espressamente previste, rispettivamente dall'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento n. 44/2001 e dall'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento n. 1215/2012, unicamente ai contratti di trasporto che prevedono una *combinazione* di trasporto e di alloggio per un prezzo globale. Secondo l'esposizione dei fatti fornita dai giudici del rinvio, tale ipotesi non ricorre nei contratti oggetto delle cause principali.

40. Poiché non sembrano rilevare gli altri criteri di competenza giurisdizionale di cui ai regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012, la competenza giurisdizionale internazionale dei giudici tedeschi può essere esaminata soltanto alla luce del criterio di competenza giurisdizionale speciale in materia contrattuale o extracontrattuale.

41. Nell'ordinanza di rinvio relativa alla causa 2 – Barkan, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ritiene che i diritti in questione costituiscano diritti sanciti per legge e azionabili *ex contractu*. Per effetto del preesistente contratto concluso con un VAC, i passeggeri di cui alla causa principale farebbero valere diritti non direttamente scaturenti dal loro contratto di trasporto bensì indefiniti dal regolamento n. 261/2004. La possibilità di far valere tali diritti presupporrebbe la sussistenza di un contratto di trasporto con un vettore aereo e una conferma di prenotazione. Conseguentemente, la questione riguarderebbe, nel suo complesso, la materia contrattuale.

⁶ Sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 47).

⁷ V. considerando da 1 a 4 del regolamento n. 261/2004, nonché le sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punto 69); del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 44, 49 e 60), e del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti 72 e 74).

42. La Flightright, il sig. Barkan e altri, il Governo francese e la Confederazione Svizzera ritengono che le domande in questione rientrino nella nozione di «materia contrattuale» ai sensi del regolamento n. 44/2001 o del regolamento n. 1215/2012. La Flightright nonché il sig. Barkan e altri sostengono, essenzialmente, l'origine contrattuale della domanda nonostante l'assenza di un contratto stipulato direttamente tra gli stessi e la Air Nostrum.

43. Il governo francese si richiama alla giurisprudenza della Corte relativa alla nozione di «materia contrattuale» nel senso che essa si applicherebbe parimenti ad un diritto azionato nei confronti di un terzo che abbia acconsentito all'esecuzione di un'obbligazione pattuita *inter alios*. Il governo medesimo invoca, inoltre, la disposizione relativa all'«intermediario» di cui all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, a conferma della natura contrattuale dei diritti in questione.

44. Analogamente, la Confederazione Svizzera si richiama alla giurisprudenza della Corte ed a quest'ultima disposizione del regolamento n. 261/2004, sostenendo che dalle norme del regolamento n. 261/2004 relative al trasferimento di obbligazioni dal VAC al VAO risulta che i diritti in questione presentano natura contrattuale.

45. Ad analoga conclusione, in linea di principio, è pervenuta la Commissione. L'Istituzione osserva che il regolamento n. 261/2004 attribuisce al VAO, piuttosto che al VAC, la responsabilità per le obbligazioni ivi specificate. Il fatto che i corrispondenti diritti dei passeggeri siano definiti mediante regolamento e non contrattualmente sarebbe irrilevante, trattandosi della conseguenza giuridica dell'inesatta esecuzione di un contratto.

46. La Air Nostrum sembra condividere il suggerimento che l'obbligazione di cui trattasi possa essere considerata di natura contrattuale (pur sottolineando, nelle proprie osservazioni scritte nella causa 1 – flightright, l'assenza di un vincolo contrattuale). Tuttavia, tale società sostiene di poter essere ritenuta responsabile soltanto con riguardo alla tratta del viaggio aereo dalla stessa effettivamente operato e il cui luogo di esecuzione non si trovava in Germania.

b) Responsabilità contrattuale o extracontrattuale?

47. Come si desume dalle informazioni fornite dai giudici a quibus e confermate all'udienza, si presenta una fattispecie sostanzialmente «triangolare» che coinvolge tre attori (VAC-VAO-passeggeri) e due contratti: un contratto di trasporto tra il VAC e il passeggero e, come sembra essere la prassi comune, un contratto quadro generale tra il VAC e il VAO. Non esiste, tuttavia, un contratto concluso *direttamente* dai passeggeri e dal VAO convenuto⁸.

48. In tale contesto di fatto e di diritto, il giudice del rinvio nella causa relativa alla causa 2 – Barkan, si chiede se l'azione promossa nei confronti di un soggetto che non sia controparte del relativo contratto sottostante possa essere considerata come derivante *ex contractu*.

49. Nell'ambito di tali procedimenti sono state discusse due possibilità quanto al modo in cui valutare la natura delle domande in questione.

⁸ La situazione è ancor più complessa nel caso del ricorrente nella causa 1 – flightright. Detto ricorrente non era parte del contratto di trasporto stipulato tra il VAC e i passeggeri che hanno ceduto il diritto in questione.

50. In primo luogo, si potrebbe ritenere che tali domande derivino da un fatto illecito doloso o colposo. Poiché non esiste un contratto tra il passeggero e il VAO, quest'ultimo è effettivamente chiamato in giudizio in quanto è venuto meno ai propri obblighi in forza del regolamento n. 261/2004. Pertanto, ai fini della competenza giurisdizionale internazionale, si potrebbe intendere che il diritto in questione scaturisca da una sorta di fatto illecito: il contenuto dell'obbligazione, le conseguenze dell'inadempimento della stessa e l'identità del convenuto sono tutti elementi definiti dal regolamento n. 261/2004⁹.

51. In secondo luogo, come è stato affermato all'udienza, si potrebbe ritenere che la natura contrattuale di tale diritto derivi da una sorta di contratto *implicito* tra il VAO e il passeggero¹⁰ oppure dall'inquadramento del contratto quadro generale (di code-sharing o di cooperazione di altro tipo) tra il VAC e il VAO quale forma di *contratto a beneficio di un terzo*, ossia del passeggero.

52. A mio avviso, la natura del diritto in questione è indubbiamente contrattuale, non extracontrattuale. Tuttavia, devo ammettere che le teorie del contratto implicito o del contratto a favore di terzi mi sembrano alquanto macchinose e problematiche. Esiste, secondo me, una risposta più semplice al fine di spiegare perché, in base alla tassonomia utilizzata dai regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012 tale diritto presenta natura contrattuale.

53. In primo luogo, l'articolo 5, punto 1, lettera a) del regolamento n. 44/2001 e l'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012 sono formulati in termini piuttosto ampi, disponendo che una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro «in materia *contrattuale*»¹¹. Tale formulazione, presente anche in altre versioni linguistiche¹², si riferisce chiaramente alla «*materia contrattuale*» e non alle «*parti del contratto*».

54. Di conseguenza, mi sembra di comprendere che la norma di attribuzione della competenza giurisdizionale 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 sia basata sulla *causa* dell'azione in giudizio e non sull'*identità* delle parti. L'essenziale è stabilire se la fonte iniziale alla base dei diritti e degli obblighi oggetto della controversia e la ragione per cui la domanda è dedotta nei confronti di un convenuto specifico derivino da un contratto. In caso affermativo, la conseguente azione diretta a far rispettare tali diritti ed obblighi attiene alla «*materia contrattuale*», anche qualora, come spesso accade con le disposizioni di legge poste a tutela dei consumatori, i diritti e gli obblighi concretamente applicati nel caso specifico siano stati «iscritti» (ossia, resi applicabili senza possibilità di deroga) nel contratto mediante applicazione di disposizioni legislative cogenti.

55. Due analogie sistemiche presenti nei regolamenti n. 44/2001 e 1215/2012 confermano tale conclusione. In primo luogo, come nel caso dell'interpretazione della nozione di «*materia di assicurazione*», ciò che rileva è che il ricorrente interessato stia facendo valere diritti che traggano origine da un contratto di assicurazione e non la questione se questi fosse parte del contratto stesso¹³. In secondo luogo, ci si può analogamente riferire ai casi di successione legale nei diritti di terzi. In presenza di circostanze specifiche, un terzo può surrogarsi ad un altro soggetto al fine di far valere

9 Circostanza che renderebbe allora applicabili l'articolo 5, punto 3, del regolamento n. 44/2001 e l'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012. Conformemente a tali disposizioni, sono muniti di competenza giurisdizionale internazionale i giudici del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire. La Corte ha definito tale luogo sia come il luogo in cui il danno si è concretizzato, sia come il luogo del fatto generatore di tale danno. Per un riferimento recente v., ad esempio, sentenza del 22 gennaio 2015, Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, punto 18 e giurisprudenza ivi citata). Per la dichiarazione di principio originale, v. sentenza del 30 novembre 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166, punti 19, 24 e 25).

10 È stato suggerito che l'esistenza di un contratto implicito di tal genere si evincerebbe dalla combinazione di un contratto di trasporto stipulato tra il passeggero e il VAC, da un lato, e dal contratto quadro generale tra il VAC e il VAO, dall'altro.

11 Il corsivo è mio.

12 Ad esempio, nelle versioni in lingua tedesca «wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden»; francese: «en matière contractuelle»; spagnola: «en materia contractual»; [inglese: «in matters relating to a contract»], e ceca «pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy».

13 V., inoltre, le mie conclusioni nella causa MMA IARD (C-340/16, EU:C:2017:396, in particolare, i paragrafi 36 e 37).

diritti derivanti da un rapporto giuridico di cui l'attore non era parte. Ancora una volta, un terzo che faccia valere diritti derivanti dal contratto originario può promuovere la corrispondente azione¹⁴ in base al criterio di competenza giurisdizionale applicabile alla materia contrattuale, anche qualora non sia stato direttamente parte del contratto originario¹⁵. Come osserva la Commissione, nella causa Frahuil la Corte non ha escluso, in linea di principio, che la nozione di «materia contrattuale» possa comprendere una fattispecie in cui un terzo citi in giudizio una delle parti contraenti sulla base di una cessione legale di un diritto di compensazione ad un attore terzo, qualora si possa dimostrare che l'obbligo de quo sia stato liberamente assunto dal convenuto¹⁶. Ciò dimostra nuovamente che, per poter ricadere nell'ambito di applicazione del criterio di attribuzione della competenza giurisdizionale di cui all'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 o all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, la causa non deve necessariamente opporre le parti originarie di un contratto: ciò avviene a condizione che esista un vincolo contrattuale sottostante in base al quale il terzo possa esigere – o possa essere ritenuto responsabile per – l'adempimento di obblighi contrattuali sottoscritti dal terzo stesso, o in suo favore.

56. In secondo luogo, su un piano generale, nel trasportare un passeggero, un VAO non contrattuale adempie un obbligo di origine contrattuale. Per il VAO, il trasporto del passeggero non costituisce un obbligo legale di alcun genere. Al riguardo, sottolineo quanto dichiarato dalla Corte in ordine alla nozione di «materia di illeciti civili dolosi o colposi» ai sensi dell'articolo 5, punto 3, del regolamento n. 44/2001: essa comprende qualsiasi domanda che miri a coinvolgere la responsabilità di un convenuto e che *non* si ricollegli alla «materia contrattuale» di cui all'articolo 5, punto 1, lettera a), di tale regolamento¹⁷.

57. A contrario, le domande che *si ricollegano* alla materia contrattuale riguardano, in un modo o nell'altro un contratto contemplato dall'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 e dall'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012.

58. Tale osservazione mi conduce, concretamente, al terzo punto. Concretamente, non vi sono dubbi quanto al fatto che lo scopo e la ragion d'essere dei ricorsi in questione consistano nel far valere diritti sostanziali nei confronti del VAO per la difettosa esecuzione dei servizi di trasporto aereo, secondo quanto previsto da una clausola contrattuale. Non è stata contestata la circostanza che la Air Nostrum, quale VAO non contrattuale, abbia liberamente trasportato i passeggeri ricorrenti dal punto A al punto B, in esecuzione del contratto tra il passeggero e il VAC.

59. I passeggeri azionano i loro diritti nei confronti del VAO avendo quest'ultimo volontariamente agito per conto del VAC, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, secondo periodo, del regolamento n. 261/2004. In assenza di tale consenso il passeggero non sarebbe stato semplicemente imbarcato dal VAO non contrattuale. Il fondamento normativo, ossia il regolamento n. 261/2004, non sarebbe sufficiente per far accogliere la domanda in mancanza di un vincolo contrattuale sottostante tra il passeggero e il VAC.

14 Desidero precisare che ciò che viene suggerito in questa sede è che la natura di una domanda non muta improvvisamente da contrattuale a extracontrattuale o quant'altro, per il fatto di essere dedotta da un soggetto non contraente. Ben diversa è la questione, del tutto omessa nella specie, se tale successione legale includa anche il trasferimento (il mantenimento) di una qualsiasi norma speciale sulla competenza giurisdizionale prevista unicamente per la parte più debole (come il consumatore).

15 Per quanto riguarda le norme sulla competenza giurisdizionale applicabili all'attore/cessionario di diritti di compensazione ai sensi del regolamento n. 261/2004, v. conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, paragrafo 60).

16 Sentenza del 5 febbraio 2004, Frahuil (C-265/02, EU:C:2004:77, punto 25); v., inoltre, sentenza del 14 marzo 2013, Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165 punti 46 e 47).

17 Sentenza del 18 luglio 2013, ÖFAB (C-147/12, EU:C:2013:490, punto 32 e la giurisprudenza ivi citata).

60. Pertanto, complessivamente considerato, una richiesta di compensazione avanzata nei confronti di un VAO rimane una «materia relativa» al contratto di trasporto aereo concluso tra il passeggero e il VAC. Dopo tutto, è altresì generalmente riconosciuto che le varie forme di «subappalto» o di «esternalizzazione» concordate tra la parte originaria del contratto (il proponente) e i suoi potenziali agenti, non alterano la natura o l'ambito delle obbligazioni assunte dal proponente.

61. Alla luce dei suesposti rilievi, concludo pertanto che l'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001 e l'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012, devono essere interpretati nel senso che la nozione di «materia contrattuale» comprende parimenti il diritto alla compensazione pecuniaria ex articolo 7 del regolamento n. 261/2004, azionato nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia controparte del contratto stipulato dal passeggero interessato con altro vettore aereo.

2. Il foro competente a conoscere delle domande di compensazione dedotte nei confronti del vettore aereo operativo

a) Rehder

62. Nella causa *Rehder*¹⁸ la Corte si è pronunciata sulla competenza giurisdizionale internazionale¹⁹ con riguardo alle domande di compensazione derivanti dal regolamento n. 261/2004 dedotte da un passeggero che abbia concluso il contratto di trasporto con *un unico* vettore aereo che fosse parimenti il VAO del volo *diretto* cancellato nella specie. La Corte ha dichiarato che il giudice competente è quello nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo. La scelta finale tra le dette due opzioni spetta all'attore.

63. La Corte ha concluso che entrambi i suddetti luoghi presentano un nesso sufficientemente prossimo con gli elementi sostanziali della controversia. Nel giungere a tale conclusione, la Corte ha preso in considerazione i servizi rilevanti prestati in tale contesto, e segnatamente, «la registrazione e l'imbarco dei passeggeri e l'accoglienza degli stessi a bordo dell'aereo nel luogo di decollo stabilito nel contratto di trasporto medesimo, la partenza dell'aereo all'ora prevista, il trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli dal luogo di partenza a quello di arrivo, la gestione dei passeggeri durante il volo e, infine, il loro sbarco». Da tale ragionamento rimangono esclusi, secondo la Corte, i «luoghi di scalo dell'aeromobile[»] in quanto privi di un «collegamento sufficiente con i servizi sostanziali risultanti da detto contratto»²⁰.

¹⁸ Sentenza del 9 luglio 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439).

¹⁹ Per completezza, si dovrebbe aggiungere che esistono due gruppi di norme applicabili nell'Unione europea che consentono di determinare la competenza giurisdizionale internazionale per le richieste di compensazione proposte dai passeggeri nei confronti dei vettori aerei: le disposizioni stabilite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, approvata per conto della CE con la decisione del Consiglio 2001/539/CE del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38) (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal») e la relativa normativa di attuazione dell'Unione europea, e le disposizioni contenute nei regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012. Nel contesto di fatto dei casi in esame e alla luce di consolidata giurisprudenza della Corte di giustizia, solo quest'ultimo gruppo di norme è applicabile nella specie. Come la Corte ha osservato ultimamente, «i diritti fondati sulle disposizioni, rispettivamente, del regolamento n. 261/2004 e della Convenzione di Montreal rientrano in contesti normativi differenti, [e quindi] le norme sulla competenza giurisdizionale internazionale previste da tale Convenzione non sono applicabili alle domande presentate unicamente sulla base del regolamento n. 261/2004, le quali devono essere esaminate alla luce del regolamento n. 44/2001». Sentenza del 10 marzo 2016, *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2016:148, punto 46, e giurisprudenza ivi citata).

²⁰ Sentenza del 9 luglio 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 40).

64. Nel valutare la rilevanza dei luoghi di partenza e di arrivo di un volo diretto, nella sentenza *Rehder* la Corte ha evidenziato che «i trasporti aerei costituiscono per loro stessa natura servizi forniti in maniera indivisibile e unitaria (...), di modo che rispetto ad essi non è possibile enucleare, in funzione di un criterio economico, una parte distinta della [prestazione principale] (...) [che] sia fornita in un luogo preciso»²¹ (a differenza della determinazione del luogo di esecuzione nel caso delle consegne di beni in luoghi differenti)²².

65. Inoltre, la Corte ha verificato che la propria conclusione fosse conforme agli obiettivi di prossimità, prevedibilità e certezza del diritto. A tal riguardo, ha rilevato che la scelta, limitata a due giurisdizioni, consente ad entrambe le parti di individuare agevolmente gli organi giurisdizionali che possono essere aditi.

b) Sulla possibilità di estendere la giurisprudenza Rehder ai viaggi aerei oli con tratte di volo multiple

66. Le cause in esame differiscono dalla causa *Rehder* sotto due aspetti. In primo luogo, i voli controversi nelle cause principali sono viaggi aerei con tratte di volo multiple e non voli diretti. In secondo luogo, il VAO convenuto è diverso dal VAC dei passeggeri.

67. Il VAO convenuto (la *Air Nostrum*) non ha operato alcun volo in partenza o in arrivo negli aeroporti della Germania, che costituisse il luogo di destinazione della seconda tratta dell'intero viaggio aereo. Nel contempo, la tratta in questione, operata dal VAO resistente, era una parte dell'intero viaggio aereo, il cui scopo era in definitiva, di assicurare il trasporto, i passeggeri dalla Spagna alla Germania.

68. Tenendo presente i suddetti elementi di fatto e in considerazione dei motivi alla base della soluzione accolta dalla Corte nella causa *Rehder*, esistono sostanzialmente due modi, ai fini della soluzione del caso di specie, per definire il luogo di esecuzione della prestazione di servizi.

69. Anzitutto, nel caso dei viaggi aerei con tratte di volo multiple, il ragionamento svolto nella sentenza *Rehder* potrebbe essere applicato secondo un approccio «segmentato»: poiché il VAC è responsabile dell'intero viaggio aereo, il luogo di esecuzione del servizio prestato potrebbe essere il luogo di partenza iniziale e di destinazione finale. La stessa considerazione si applicherebbe quindi ad ogni VAO per il segmento di volo da esso operato. Pertanto, in un viaggio aereo consistente in due tratte di volo, il luogo di esecuzione del VAO non contrattuale che abbia operato la prima tratta di volo sarebbe il luogo di partenza e il luogo di arrivo di tale particolare tratta (ossia dove il passeggero ha cambiato aereo). Questa è in sostanza la posizione sostenuta dalla *Air Nostrum* e dalla Commissione.

70. In secondo luogo, il ragionamento esposto nella sentenza *Rehder* potrebbe anche essere esteso *en bloc*, ossia definendo il luogo di esecuzione allo stesso modo per il VAC e per il VAO. Nel caso delle domande in questione si potrebbe suggerire che il VAO sia responsabile per l'intero viaggio: esso è tenuto a garantire che la sua prestazione consenta ai passeggeri di raggiungere la destinazione finale quale stabilita dal contratto con il VAC. Tale approccio si traduce nel considerare il luogo di partenza della prima tratta e il luogo di arrivo della seconda (o di una qualsiasi ultima) tratta del viaggio come i due luoghi di esecuzione della prestazione – al fine di determinare la giurisdizione internazionale competente e per le domande derivanti da tale volo complessivamente considerato. Questa è, sostanzialmente, la posizione dei ricorrenti in entrambi i casi in esame, i Governi francese e portoghese nonché la Confederazione Svizzera.

²¹ Sentenza del 9 luglio 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 42).

²² Sentenza del 3 maggio 2007, *Color Drack* (C-386/05 EU:C:2007:262, punti da 40 a 42).

71. Per una serie di ragioni che esporrò qui di seguito, devo ammettere che ritengo più convincente quest'ultima tesi.

c) Vettore aereo contrattuale e operativo: riflesso del luogo di esecuzione

72. Rileva, anzitutto la semplice logica del servizio effettivamente prestato, il contratto di trasporto aereo: perché esiste un contratto e cosa ci si attende da questo? Un passeggero prenota un viaggio aereo da A a C. L'obiettivo generale di tale prenotazione è appunto quello di essere trasportato da A a C e non, invero, salvo forse che venga espressamente richiesto, di visitare B²³. In risposta a tale richiesta, il vettore aereo vende al passeggero un biglietto, con un numero di prenotazione, che copre tutti i segmenti del suo volo. Quando il passeggero giunge all'aeroporto della (prima) partenza, il suo bagaglio viene registrato fino al luogo di destinazione finale. Di norma, il passeggero riceverà entrambe le carte d'imbarco nell'aeroporto di partenza.

73. Gli elementi essenziali di tale servizio inducono, quindi, ad individuare il luogo di esecuzione, in cui i servizi sono stati prestati, ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, ovvero dell'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino. Tanto il luogo di partenza del volo complessivamente inteso quanto il luogo di destinazione finale sono indubbiamente luoghi di prestazione del servizio medesimo.

74. L'argomento centrale che depone in senso contrario all'approccio «segmentato» alla competenza giurisdizionale, secondo cui ogni VAO avrebbe il proprio luogo di esecuzione della prestazione, corrispondente al luogo di partenza e di arrivo della tratta di volo da esso operata, è semplice: il servizio complessivo, che è definito dalla domanda del passeggero e il conseguente contratto di trasporto, deve rimanere inalterato, a prescindere dal tipo e dal numero di «subappaltatori» nella forma di VAO con cui il VAC scelga di effettuare il servizio stesso.

75. Si potrebbe aggiungere che, sul piano degli obblighi e dei diritti sostanziali stabiliti dal regolamento n. 261/2004, tale logica si riflette in due disposizioni di quest'ultimo: gli articoli 3, paragrafo 5, secondo periodo, e 13.

76. A termini dell'articolo 3, paragrafo 5, secondo periodo, del regolamento n. 261/2004 «[a] llorché un [VAO] 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». Pertanto, sebbene non si possa che concordare con la posizione espressa dalla Commissione nelle proprie osservazioni scritte e orali, secondo cui gli obblighi stabiliti dal regolamento sarebbero, in linea di principio, diretti al VAO, l'articolo 3, paragrafo 5 prevede chiaramente la permanenza del rapporto generale proponente-agente tra il VAC e il VAO. L'articolo 13 e, segnatamente, il secondo periodo di quest'ultimo, integra quindi tale disposizione, ribadendo il diritto ad azioni di regresso tra i vettori aerei interessati.

77. In altri termini, il VAC non può sottrarsi agli obblighi contrattuali stipulati con il passeggero, subappaltando una parte del servizio di trasporto ad un altro vettore aereo. In tal senso, la posizione giuridica del VAO deriva, e in un certo senso rispecchia, quella del VAC e viceversa. Sembra ragionevole presumere che la soluzione adottata sul piano sostanziale si rifletta, teoricamente, anche sul piano procedurale e della competenza giurisdizionale.

²³ Tale generalizzazione è basata sui fatti come esposti nei casi in esame, in cui la questione relativa al luogo dell'aeroporto di collegamento e alla presenza di un eventuale scalo appare irrilevante. È stato riconosciuto che un dato passeggero possa decidere di passare da un particolare aeroporto di collegamento e farvi una sosta (o piuttosto passare dalla città o dal paese in cui l'aeroporto è situato) per un periodo di tempo considerevole che potrebbe rendere tale luogo una destinazione a se stante. Un passeggero può, per esempio, convenire con il vettore aereo di passare due giorni a Parigi durante il viaggio da Madrid a Bratislava. Se questo fosse effettivamente il caso, quod non nella specie, si potrebbe sostenere che tale sosta intermedia negoziata individualmente, in cui il passeggero lascia l'aeroporto e ritira il bagaglio, costituisca un elemento rilevante ai fini della determinazione delle norme in materia di competenza giurisdizionale.

78. Esistono tre argomenti supplementari che depongono ugualmente a favore dell'approccio «speculare», secondo cui il luogo di prestazione del servizio sarebbe lo stesso per il VAC e per il VAO.

79. In primo luogo, esistono altri elementi relativi alla sostanza dei diritti reclamati ai sensi del regolamento n. 261/2004, che possono offrire ulteriori analogie per le considerazioni relative alla competenza giurisdizionale: ai fini del calcolo della compensazione pecuniaria in caso di viaggi aerei con tratte di volo multiple a norma del regolamento n. 261/2004, il volo viene considerato come un'unica prestazione, senza che siano presi in esame gli eventuali segmenti interni. Da un lato, la sussistenza di un diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004 è determinata in base al ritardo effettivo di arrivo al luogo di *destinazione finale*. Un ritardo alquanto minore prodottosi all'aeroporto di scalo che non faccia sorgere il diritto alla compensazione del passeggero ai sensi del regolamento n. 261/2004 potrà comportare nondimeno l'insorgenza di tale diritto qualora il ritardo dell'arrivo alla destinazione finale superi le tre ore²⁴. Dall'altro, in ordine all'importo della compensazione pecuniaria, il regolamento n. 261/2004 prevede una scala di EUR 250, EUR 400 o EUR 600 in funzione della distanza percorsa. Sempre in tale contesto, la Corte ha precisato che, nel caso di un viaggio aereo con tratte di volo multiple, la distanza rilevante è calcolata in base alla distanza tra il luogo di decollo del primo volo e il luogo di arrivo del secondo (ed ultimo) volo, a prescindere dal luogo del volo in coincidenza²⁵.

80. Di conseguenza, per quanto riguarda i diritti sostanziali ai sensi del regolamento n. 261/2004, gli elementi rilevanti sono costituiti dal luogo del primo decollo e quello della destinazione finale, mentre gli scali intermedi risultano, di fatto, irrilevanti.

81. In secondo luogo, ritengo che la soluzione proposta sia parimenti conforme all'obiettivo di *prevedibilità*, uno dei pilastri delle norme comuni in materia di competenza giurisdizionale. I passeggeri ovviamente conoscono i luoghi di partenza e di arrivo del proprio viaggio aereo. Per contro, la prevedibilità del foro del convenuto, che è il VAO e non il VAC, è stata messa in questione dalla Air Nostrum nelle proprie osservazioni. La Air Nostrum ha affermato che, quando effettua una determinata tratta di un volo in coincidenza, il VAO non dispone di informazioni sui programmi di viaggio più ampi dei passeggeri a bordo. Il VAO non sa se alcuni passeggeri abbiano voli in coincidenza né conosce la destinazione di questi ultimi. Perciò, il VAO non può effettivamente prevedere tutte le potenziali giurisdizioni in Europa dinanzi alle quali possa essere convenuto in giudizio.

82. A mio avviso, gli argomenti esposti dalla Air Nostrum non risultano convincenti tanto in punto di fatto quanto, soprattutto, in punto di diritto. Sotto il profilo di fatto, devo riconoscere che sarebbe una sorpresa per me scoprire che nel mondo delle comunicazioni elettroniche interconnesse, in cui due vettori aerei abbiano deciso di operare i rispettivi voli in code-sharing o attraverso altre forme di cooperazione, gli stessi non condividano anche le informazioni sui singoli voli e sui passeggeri da trasportare insieme.

83. Ad ogni modo, e cosa forse più importante, esiste l'argomento di principio: il code-sharing, e le varie alleanze tra vettori aerei, costituiscono il risultato di una strategia imprenditoriale e di accordi commerciali liberamente conclusi dalle compagnie aeree stesse. È probabilmente plausibile che tali accordi siano stati stipulati al fine incrementare le vendite e la competitività: è probabile che un vettore aereo in grado di offrire più destinazioni venda un maggior numero di biglietti. È del tutto logico che il rischio inerente a tale tentativo sia eventualmente sopportato dal soggetto (o dai soggetti) che ne traggono un vantaggio commerciale.

²⁴ Sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punti 35 e 37).

²⁵ Sentenza del 7 settembre 2017, Bossen e a., (C-559/16, EU:C:2017:644, in particolare punti da 29 a 33).

84. Ancora una volta, in linea con la logica commerciale dell'intero sistema, si potrebbe presumere che i singoli accordi di code-sharing verosimilmente (o, se sono ben formulati, sicuramente) prevedano le modalità secondo cui il VAO potrà rimborsare e/o assistere il VAC (e vice versa) in relazione al contenzioso e/o risarcire le spese di lite per inadempimenti attribuibili all'una o all'altra parte. Per contro, i passeggeri difficilmente disporrebbero di un'analoga possibilità di coprire le spese o di gestire in altro modo le controversie che si verifichino nel luogo dell'aeroporto di scalo, che non sia il luogo di partenza né di destinazione finale del loro volo.

85. In terzo luogo, l'approccio relativo alla competenza giurisdizionale internazionale che la Corte deve adottare nella specie dovrebbe risultare applicabile non soltanto con riguardo ai viaggi aerei consistenti in due tratte, ma anche nel caso dei voli composti da tre o più segmenti. Contemplare ipoteticamente le applicazioni dell'approccio «segmentato» a tali viaggi aerei, potenzialmente con diversi VAO, illustra chiaramente i problemi di ordine pratico. Ciò implicherebbe, in effetti, che, dal punto di vista del passeggero, la competenza giurisdizionale sarebbe probabilmente basata sul luogo in cui il viaggio aereo sia stato di fatto interrotto. Una qualsiasi di tali competenze giurisdizionali che può sorgere casualmente²⁶ avrebbe la capacità di convertire la suesposta situazione triangolare (VAC-VAO-passeggero)²⁷ in un vero e proprio triangolo delle Bermude, con la differenza che, se gli aerei e le navi sembrano scomparire in tale triangolo soltanto nelle opere di fantascienza, con norme sulla competenza giurisdizionale internazionale così definite, i diritti dei passeggeri sarebbero veramente destinati a scomparire.

86. Alla luce delle suesposte considerazioni, pervengo alla conclusione che, nel caso in cui i passeggeri vengano trasportati su un viaggio consistente in due tratte di volo, il luogo di partenza della prima tratta e il luogo di arrivo della seconda tratta costituiscono entrambi il luogo di esecuzione ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento n. 44/2001 o dell'articolo 7, punto 1, lettere a) e b), del regolamento n. 1215/2012 nel caso in cui l'azione giudiziaria venga promossa nei confronti del vettore aereo che abbia operato la prima tratta del volo in cui si sia verificato il ritardo e che non fosse il vettore aereo contrattuale del passeggero interessato.

B. Causa 3 – Becker

87. Con la questione sollevata nel procedimento relativo alla causa 3 – Becker, il giudice del rinvio chiede l'interpretazione dell'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento n. 44/2001. Tale questione è finalizzata a determinare il giudice munito della competenza giurisdizionale internazionale per conoscere di una causa fondata sul regolamento n. 261/2004, promossa dal passeggero di un volo in coincidenza nei confronti di un vettore aereo non domiciliato nell'Unione europea.

88. Più in particolare, il giudice a quo chiede di determinare il luogo della prestazione del servizio in questione, considerato che il viaggio aereo controverso ha avuto inizio a Berlino ed è stato interrotto a Bruxelles, atteso che il passeggero si è visto negare l'imbarco e il proseguimento del secondo segmento del volo diretto a Pechino. Il VAO responsabile del negato imbarco era, contrariamente agli altri due ricorsi discussi nella precedente sezione A delle presenti conclusioni, il VAC.

89. Va sottolineato anzitutto che, a tenore dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001, «[s]e il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, la competenza è disciplinata, in ciascuno Stato membro, dalla legge di tale Stato (...)». A termini dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento medesimo «[c]hiunque sia domiciliato nel territorio di un determinato Stato membro può, indipendentemente dalla propria nazionalità ed al pari dei cittadini di questo Stato, addurre nei confronti di tale convenuto le norme sulla competenza in vigore nello Stato medesimo (...)».

²⁶ Pertanto, di fatto, approssimandosi alquanto al criterio di attribuzione della competenza giurisdizionale escluso in precedenza, ossia il fatto illecito, basato sul luogo in cui si è verificato l'evento dannoso – v. supra, paragrafo 50.

²⁷ V. supra, paragrafo 47.

90. Benché nella proposta che ha portato all'adozione del regolamento n. 1215/2012 la Commissione avesse suggerito di estendere l'ambito di applicazione delle norme comuni in materia di competenza giurisdizionale internazionale ai convenuti di paesi terzi²⁸, detta disposizione è rimasta sostanzialmente identica nel regolamento n. 1215/2012, nel testo dell'attuale articolo 6.

91. Pertanto, esiste una posizione chiara e recente del legislatore dell'Unione assunta in merito all'applicabilità delle norme comuni sulla competenza giurisdizionale ai convenuti di paesi terzi: la competenza giurisdizionale internazionale per i ricorsi promossi nei confronti di convenuti di paesi terzi rimane disciplinata dalle normative nazionali degli Stati membri.

92. Come giustamente osservato dalla Commissione, tale norma ammette alcune eccezioni²⁹. Ciononostante, nessuna di essa sembra applicabile nella specie. Inoltre, come correttamente aggiunto dalla Commissione, dall'ordinanza di rinvio non risulta che il diritto processuale interno faccia rinvio in qualche modo al contenuto regolamento n. 44/2001, innescando pertanto una discussione sull'applicabilità della linea giurisprudenziale Dzodzi³⁰.

93. Per tali ragioni, ritengo che il regolamento n. 44/2001 non si applichi al convenuto nella causa a qua. La competenza giurisdizionale internazionale (o il difetto di questa) dev'essere pertanto determinata in base al diritto nazionale.

94. Ciò premesso, non si può ignorare che la domanda in esame è fondata sul regolamento n. 261/2004, che si applica anche ai vettori stabiliti al di fuori dell'Unione europea, nei limiti in cui, come indica il suo articolo 3, paragrafo 1, lettera a), la domanda sia proposta da un passeggero in partenza «da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato».

95. Si deve inoltre ricordare che il suddetto regolamento mira a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri in quanto consumatori. Ciò significa che le norme nazionali sulla competenza giurisdizionale devono essere ragionevolmente accessibili affinché tale tutela sia effettivamente esercitata. In forza del requisito di effettività, agli Stati membri è vietato rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dal diritto dell'Unione³¹.

96. Dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004 si evince che il regolamento attribuisce ad un passeggero quale il ricorrente nella causa principale, diritti che possono essere azionati nei confronti di un convenuto come quello nella causa a qua. Sono dell'avviso che le norme nazionali in materia di competenza giurisdizionale internazionale non possano compromettere l'effettività di dette norme sostanziali.

97. Tuttavia, entro i parametri ricavati dalle disposizioni contenute nelle norme sostanziali dell'Unione, spetta al giudice del rinvio verificare se le norme nazionali applicabili soddisfino detto requisito e applicarle, ove necessario, in modo tale da garantire l'effettivo godimento dei diritti definiti dal regolamento n. 261/2004.

28 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, COM(2010) 748 definitivo, punto 3.1.2, primo trattino, e pag. 23.

29 In particolare, la competenza giurisdizionale esclusiva di cui all'articolo 22, che non si applica alla causa in esame, e la clausola attributiva della competenza di cui all'articolo 23, il quale richiede che almeno una delle parti dell'accordo attributivo della competenza sia domiciliato in uno Stato membro.

30 Sentenze del 18 ottobre 1990, Dzodzi (C-297/88 e C-197/89, EU:C:1990:360, punti 36 e segg.), e del 18 ottobre 2012, Nolan (C-583/10, EU:C:2012:638, punto 45 e segg., e la giurisprudenza ivi citata).

31 Per una recente pronuncia in tal senso, v., ad esempio, sentenza del 15 dicembre 2016, Nemec (C-256/15, EU:C:2016:954, punto 49 e giurisprudenza ivi citata). V., altresì sentenza del 9 novembre 2016, ENEFI (C-212/15, EU:C:2016:841, punto 30 e la giurisprudenza ivi citata).

98. In considerazione dei suesposti rilievi, ritengo di poter concludere, in relazione alla causa 3 – Becker, che l'articolo 4 del regolamento n. 44/2001 va interpretato nel senso che le norme in materia di competenza giurisdizionale definite da tale regolamento non si applicano ad un convenuto domiciliato al di fuori dell'Unione, come quello nella causa principale. La competenza giurisdizionale internazionale del giudice adito dev'essere dunque determinata ai sensi delle norme applicabili nella circoscrizione del medesimo. Tuttavia, dette norme nazionali in materia di competenza giurisdizionale internazionale non possono rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio di un diritto azionato da un passeggero in forza dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

VI. Conclusione

99. Alla luce di quanto precede, nella causa C-274/16, flightright GmbH contro Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A, suggerisco alla Corte di rispondere alla questione sollevata dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) nei seguenti termini:

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, dev'essere interpretato nel senso che, nel caso in cui i passeggeri vengano trasportati su un viaggio aereo consistente in due tratte di volo in coincidenza, il luogo di partenza della prima tratta e il luogo di arrivo della seconda tratta costituiscono entrambi il luogo di esecuzione ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'azione giudiziaria venga promossa nei confronti del vettore aereo che abbia operato la prima tratta del volo in cui si sia verificato il ritardo e che non fosse il vettore aereo contrattuale del passeggero.

100. Nella causa C-448/16, Mohamed Barkan e altri contro Air Nostrum L.A.M. S.A., suggerisco alla Corte di rispondere al Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), nei seguenti termini:

- 1) L'articolo 5, punto 1, lettera a), 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 la nozione di «materia contrattuale» comprende parimenti il diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 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, azionato nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia controparte del contratto stipulato dal passeggero interessato con un altro vettore aereo.
- 2) L'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 dev'essere interpretato nel senso che, nel caso in cui i passeggeri vengano trasportati su un viaggio aereo consistente in due tratte di volo in coincidenza, il luogo di partenza della prima tratta e il luogo di arrivo della seconda tratta costituiscono entrambi il luogo di esecuzione, ai sensi di tale disposizione, anche nel caso in cui l'azione giudiziaria venga promossa nei confronti del vettore aereo che abbia operato la prima tratta del volo in cui si sia verificato il ritardo e che non fosse il vettore aereo contrattuale del passeggero.

101. Nella causa C-447/16, Roland Becker contro Hainan Airlines Co. Ltd, suggerisco alla Corte di rispondere al Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) nei seguenti termini:

L'articolo 4 del regolamento n. 44/2001 va interpretato nel senso che le norme in materia di competenza giurisdizionale internazionale definite da tale regolamento non si applicano ad un convenuto domiciliato al di fuori dell'Unione, come quello nella causa principale. La competenza giurisdizionale internazionale del giudice adito dev'essere dunque determinata sulla base delle norme applicabili nella circoscrizione del medesimo. Tuttavia, dette norme nazionali in materia di

competenza giurisdizionale internazionale non possono rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio di un diritto azionato da un passeggero in forza dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.