

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

3 febbraio 2022 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Cooperazione giudiziaria in materia civile – Competenza giurisdizionale ed esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale – Regolamento (UE) n. 1215/2012 – Articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino – Competenza speciale in materia contrattuale – Nozione di “luogo di esecuzione dell’obbligazione dedotta in giudizio” – Contratto di prestazione di servizi – Trasporto aereo – Volo caratterizzato da una prenotazione unica confermata e effettuato in più segmenti da due vettori aerei distinti – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Articolo 7 – Diritto a compensazione pecuniaria – Ritardo sul primo segmento di volo – Ricorso per compensazione pecuniaria diretto nei confronti del vettore aereo incaricato di effettuare detto primo segmento di volo dinanzi al giudice del luogo di arrivo del medesimo»

Nella causa C-20/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), con decisione del 26 novembre 2020, pervenuta in cancelleria il 13 gennaio 2021, nel procedimento

JW,

HD,

XS

contro

LOT Polish Airlines,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da S. Rodin, presidente di sezione, J.-C. Bonichot e O. Spineanu-Matei (relatrice), giudici,

avvocato generale: L. Medina

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per XS, HD, JW, da J.-C. Woicke, Rechtsanwalt;
- per la LOT Polish Airlines, da C. Hess, Rechtsanwältin;
- per la Commissione europea, da M. Heller e S. Noë, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l’avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, n. 1215/2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2012, L 351, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia fra tre passeggeri, JW, HD e XS, e la compagnia aerea LOT Polish Airlines, relativamente al pagamento di una compensazione pecuniaria per un ritardo di volo.

Contesto normativo

Regolamento n. 1215/2012

- 3 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. (...)».
- 4 Nella sezione 1 del capo II di tale regolamento, intitolata «Disposizioni generali», l'articolo 4, paragrafo 1, di quest'ultimo è così formulato:

«A norma del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro cittadinanza, davanti alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro».
- 5 L'articolo 7 del regolamento, collocato nella sezione 2 del suo capo II, intitolata «Competenze speciali», dispone quanto segue:

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

 - 1) a) in materia contrattuale, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio;
 - b) ai fini dell'applicazione della presente disposizione e salvo diversa convenzione, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è:
 - nel caso della compravendita di beni, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto,

- nel caso della prestazione di servizi, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto;

(...)

(...)).

Regolamento (CE) n. 261/2004

- 6 L'articolo 7 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), intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1 così dispone:

«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 1 500 chilometri;
- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 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».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 7 I ricorrenti nel procedimento principale hanno effettuato una prenotazione unica presso la compagnia aerea Lufthansa AG per un volo, previsto in data 27 aprile 2019, da Varsavia (Polonia) a Malé (Maldives) con coincidenza a Francoforte sul Meno (Germania).
- 8 Il primo segmento di tale volo, che collega Varsavia a Francoforte sul Meno, è stato operato dalla LOT Polish Airlines. A causa di un decollo tardivo, i ricorrenti nel procedimento principale sono atterrati in ritardo a Francoforte sul Meno e hanno perso il loro volo di coincidenza per Malé, assicurato dalla Lufthansa. Essi raggiungevano la propria destinazione finale, Malé, con un ritardo superiore a quattro ore.
- 9 I ricorrenti nel procedimento principale hanno chiesto all'Amtsgericht Frankfurt (Tribunale circoscrizionale di Francoforte sul Meno, Germania), sulla base del regolamento n. 261/2004, di condannare la LOT Polish Airlines al pagamento di una compensazione pecuniaria di importo pari a EUR 600 a ciascuno di essi, essendo la distanza tra Varsavia e Malé superiore a 3 500 chilometri, e al rimborso delle loro spese legali.
- 10 Con sentenza del 29 aprile 2020, suddetto giudice ha respinto tale domanda in quanto irricevibile, con la motivazione che, in considerazione delle disposizioni del regolamento n. 1215/2012, come interpretate dalla Corte, esso non era competente a conoscere della controversia, dal momento che né il luogo di partenza né quello di arrivo del volo, previsti dal contratto di trasporto in parola, erano situati nella sua giurisdizione.
- 11 I ricorrenti nel procedimento principale hanno impugnato la sentenza di cui trattasi dinanzi al giudice del rinvio, il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania). A loro avviso, il giudice di primo grado può fondare la propria competenza internazionale sull'articolo 7, punto 1, lettera b), del regolamento n. 1215/2012. La circostanza che Varsavia e Malé costituiscano luoghi di esecuzione dell'obbligazione derivante dal contratto di trasporto in parola non escluderebbe che possano esistere altri

luoghi che possono del pari essere qualificati come luoghi di esecuzione di tale obbligazione, ai sensi della succitata disposizione.

- 12 Il giudice del rinvio considera che l'Amtsgericht Frankfurt (Tribunale circoscrizionale di Francoforte sul Meno) sarebbe internazionalmente competente a risolvere la controversia di cui è investito, ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera b), del regolamento n. 1215/2012, soltanto se il luogo di arrivo del primo segmento del volo di cui trattasi, ossia Francoforte sul Meno, potesse essere qualificato come «luogo di esecuzione» dell'obbligazione derivante dal contratto di trasporto in discussione.
- 13 In tali circostanze, il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento [n. 1215/2012] debba essere interpretato nel senso che il luogo di esecuzione, ai sensi di detta disposizione, nel caso di un volo caratterizzato da una prenotazione unica confermata per l'intero tragitto e suddiviso in due o più segmenti, possa essere costituito anche dal luogo di arrivo del primo segmento di volo, qualora il trasporto su tali segmenti di volo sia effettuato da due distinti vettori aerei e il ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento [n. 261/2004], tragga origine dal ritardo del primo segmento di volo e sia diretto contro il vettore aereo che ha effettuato detto primo segmento».

Sulla questione pregiudiziale

- 14 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 debba essere interpretato nel senso che, nel caso di un volo caratterizzato da una prenotazione unica, confermata per l'intero tragitto, e diviso in due o più segmenti di volo nei quali il trasporto è effettuato da vettori aerei distinti, quando un ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento n. 261/2004, trae origine da un ritardo nel primo segmento di volo causato da un decollo tardivo ed è diretto nei confronti del vettore aereo incaricato di effettuare detto primo segmento di volo, il luogo d'arrivo di tale segmento può essere qualificato come «luogo di esecuzione» ai sensi della disposizione richiamata.
- 15 In via preliminare, occorre precisare che l'azione di cui al procedimento principale rientra nella nozione di «materia contrattuale», ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012. Infatti, per quanto riguarda l'interpretazione dell'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 (GU 2001, L 12, pag. 1), applicabile a quella delle disposizioni equivalenti di cui all'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012, la Corte ha dichiarato che la nozione di «materia contrattuale» 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 (sentenza del 7 marzo 2018, *flightright e a.*, C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 65), ipotesi che ricorre, nel caso di specie; con riguardo alla LOT Polish Airlines.
- 16 Ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012, in materia contrattuale, una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro davanti all'autorità giurisdizionale del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio. Ai fini dell'applicazione della disposizione in parola, l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, di suddetto regolamento precisa che, salvo diversa convenzione, nel caso della prestazione di servizi tale luogo è il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto.
- 17 Dalla giurisprudenza della Corte risulta che, 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 dei servizi. Quest'ultimo luogo

dev'essere individuato, nella misura del possibile, sulla scorta delle disposizioni del contratto stesso (sentenza del 7 marzo 2018, *flightright e a.*, C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 67 e giurisprudenza ivi citata).

- 18 A tal riguardo, per quanto riguarda un volo diretto effettuato, fra due Stati membri, dalla compagnia aerea controparte contraente del passeggero interessato, la Corte ha dichiarato che il luogo di partenza e il luogo di arrivo dell'aereo devono essere considerati, allo stesso titolo, luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo, cosicché il giudice competente, ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul regolamento n. 261/2004 è quello, a scelta dell'attore, nella cui giurisdizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo quali indicati in detto contratto (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, punti 43 e 47).
- 19 Sulla scia di tale giurisprudenza, per quanto riguarda un volo in coincidenza, caratterizzato da una prenotazione unica, confermata per l'intero tragitto, e diviso in più segmenti nei quali il trasporto è effettuato da due vettori aerei diversi, la Corte ha altresì dichiarato che il «luogo di esecuzione», ai sensi della succitata disposizione, può essere costituito tanto dal luogo di partenza del primo segmento di volo (ordinanza del 13 febbraio 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, punto 36), quanto dal luogo di arrivo dell'ultimo segmento di volo (sentenza del 7 marzo 2018, *flightright e a.*, C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 73), e ciò a prescindere dalla questione di accertare se il ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sul fondamento del regolamento n. 261/2004, sia diretto contro il vettore aereo incaricato di effettuare il segmento di volo in discussione o nei confronti della controparte contrattuale del passeggero interessato, che non è costituita dal suddetto vettore.
- 20 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che il ricorso per compensazione pecuniaria è stato proposto unicamente a causa del decollo in ritardo dal luogo di partenza del primo segmento del volo interessato dal contratto di trasporto aereo di cui al procedimento principale. Tale luogo corrisponde a uno dei luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto del succitato contratto e garantisce, pertanto, il collegamento stretto richiesto dalle norme sulla competenza speciale enunciate all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, fra il contratto di cui trattasi e il giudice nella cui giurisdizione detto luogo si trova.
- 21 Tuttavia, il giudice del rinvio si chiede se il luogo di atterraggio di tale primo segmento del volo possa fondare la sua competenza ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012.
- 22 A detto riguardo, occorre osservare che, come ricordato al punto 17 della presente sentenza, in caso di pluralità di luoghi di prestazione di servizi in Stati membri diversi, il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto di cui trattasi e il giudice competente è, in particolare, quello in cui, in forza di tale contratto, deve essere effettuata la prestazione principale dei servizi (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, punto 38).
- 23 Dalla giurisprudenza richiamata e, segnatamente, dall'utilizzo del termine «in particolare», risulta che i luoghi di prestazione principale dei servizi, identificati al contempo nel luogo di partenza iniziale e in quello di destinazione finale di un volo, costituiscono solo un'illustrazione non esaustiva dei luoghi in cui un siffatto collegamento potrebbe concretizzarsi. Non si può infatti escludere a priori che, in considerazione dei termini specifici di un contratto di trasporto aereo, servizi diversi da quelli forniti al luogo di partenza iniziale e alla destinazione finale di un volo possano, eventualmente, fondare la competenza di giudici diversi da quelli nella cui giurisdizione si trovano tali luoghi, vale a dire, i giudici del luogo di scalo, a conoscere di un ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento n. 261/2004.
- 24 Nel caso di specie, il giudice del rinvio non indica gli elementi del contratto che potrebbero giustificare, ai fini dell'economia processuale, l'esistenza di un legame sufficiente di prossimità tra i fatti della controversia principale e la sua competenza. In mancanza di tali indicazioni, il «luogo di esecuzione», ai sensi dell'articolo 7, punto 1, secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, può, pertanto, essere costituito dal luogo di partenza del primo segmento di volo, in quanto uno dei luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto del contratto di trasporto aereo di cui trattasi nel procedimento principale.

- 25 Siffatta conclusione soddisfa gli obiettivi di prossimità e di buona amministrazione della giustizia, di cui al considerando 16 del regolamento n. 1215/2012, avendo la Corte già dichiarato che, nel caso di un volo con coincidenza caratterizzato da una prenotazione unica, confermata per l'intero tragitto, e comprendente più segmenti, il luogo di partenza del primo segmento di volo assicura il collegamento stretto, voluto dalle norme di competenza speciale enunciate all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, fra il contratto di trasporto aereo e il giudice competente (v., in tal senso, ordinanza del 13 febbraio 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, punto 31).
- 26 Essa è altresì conforme al principio di prevedibilità delle norme sulla competenza previste dal regolamento n. 1215/2012, giacché consente tanto all'attore quanto al convenuto di individuare i giudici del luogo di partenza del primo segmento, quale figura nel contratto di trasporto aereo, come giudici che possono essere aditi con un ricorso per compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004.
- 27 In considerazione del complesso delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che, nel caso di un volo caratterizzato da una prenotazione unica, confermata per l'intero tragitto, e diviso in due o più segmenti di volo nei quali il trasporto è effettuato da vettori aerei distinti, quando un ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento n. 261/2004, trae origine unicamente da un ritardo nel primo segmento di volo causato da un decollo tardivo ed è diretto nei confronti del vettore aereo incaricato di effettuare detto primo segmento di volo, il luogo d'arrivo di tale segmento non può essere qualificato come «luogo di esecuzione» ai sensi della disposizione richiamata.

Sulle spese

- 28 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

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

L'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, deve essere interpretato nel senso che, nel caso di un volo caratterizzato da una prenotazione unica, confermata per l'intero tragitto, e diviso in due o più segmenti di volo nei quali il trasporto è effettuato da vettori aerei distinti, quando un ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento (CE) n. 261/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, trae origine unicamente da un ritardo nel primo segmento di volo causato da un decollo tardivo ed è diretto nei confronti del vettore aereo incaricato di effettuare detto primo segmento di volo, il luogo d'arrivo di tale segmento non può essere qualificato come «luogo di esecuzione» ai sensi della disposizione richiamata.