

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.D.I.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

ANNO XXXI- N. 2



DIRITTO DEI TRASPORTI 2018

CORTE DI GIUSTIZIA UE 7 MARZO 2018

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

Pres. BAY LARSEN - Rel. MALENOVSKÝ - Avv. gen. BOBEK

Flightright GmbH (avv. J.A. Blaffert, F. Schaal, A. Seegers, D. Tuac e O. de Felice), c. *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA* (avv. V. Beck e E. Schott) (C-274/16) — *Roland Becker* (avv. C. Hormann) c. *Hainan Airlines Co. Ltd.* (C-447/16) — *Mohamed Barkan, Souad Asbai, Assia Barkan, Zakaria Barkan, Nousaiba Barkan* (avv. J. Kummer e P. Wassermann) c. *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA* (avv. V. Beck e E. Schott) (C-448/16)

Diritto processuale - Giurisdizione - Trasporto aereo - Vettore convenuto domiciliato in uno Stato extracomunitario - Non applicabilità del reg. (CE) n. 44/2001.

Diritto processuale - Giurisdizione - Trasporto aereo - Compenso per ritardo prolungato causato da un vettore aereo non contraente - Art. 5, punto 1, reg. (CE) n. 44/2001 - Nozione di «materia contrattuale».

Diritto processuale - Giurisdizione - Trasporto aereo - Compenso per ritardo prolungato causato da un vettore aereo non contraente - Art. 5, punto 1, reg. (CE) n. 44/2001 - Nozione di «luogo di esecuzione».



RIASSUNTO DEI FATTI — Nella prima vicenda (C-274/16), due passeggeri acquistarono dalla Air Berlin, con unica prenotazione, un volo da Ibiza a Düsseldorf con coincidenza a Palma di Maiorca per il 25 luglio 2015. A causa del ritardo verificatosi nel primo segmento di volo da Ibiza a Palma di Maiorca, eseguito dal vettore Air Nostrum, persero la coincidenza operata da Air Berlin, giungendo a Düsseldorf solo il giorno dopo. La Flightright — società alla quale furono ceduti i diritti al compenso per il ritardo — convenne in giudizio Air Nostrum davanti all'Amtsgericht Düsseldorf, che sottopose alla Corte UE una questione pregiudiziale.

Nel secondo caso (C-447/16) il sig. Becker acquistò dalla Hainan Airlines (vettore con sede in Cina), con unica prenotazione, un volo da Berlino a Pechino, con coincidenza a Bruxelles per il 7 agosto 2013. Il primo volo, effettuato dalla Brussels Airlines, si svolse regolarmente, mentre per la tratta che sarebbe dovuta essere operata dalla Hainan Airlines al passeggero fu negato l'imbarco. Questi, pertanto, al fine di ottenere il compenso di € 600 per negato imbarco, adì l'Amtsgericht Berlin-Wedding, il quale, con sentenza del 4 novembre 2014 dichiarò insussistente la competenza internazionale dei giudici tedeschi. Ugualmente decise, in appello, il Landgericht Berlin

con sentenza del 1° luglio 2015. Il sig. Becker ricorse per cassazione e il Bundesgerichtshof sottopose alla Corte UE una questione pregiudiziale.

La terza controversia (C-448/16) nacque in relazione all'acquisto da parte della famiglia Barkan di un volo Iberia da Melilla a Francoforte, via Madrid per il 7 agosto 2010. La prima tratta fu operata dalla Air Nostrum. Un ritardo nel primo volo determinò la perdita della coincidenza, e l'arrivo alla destinazione finale con un ritardo di quattro ore. I passeggeri adirono il l'Amtsgericht Frankfurt am Main che, con sentenza del 28 gennaio 2015, condannò Air Nostrum al pagamento del compenso per il ritardo pari a € 250 per ciascuno dei cinque membri della famiglia. In appello, il Landgericht Frankfurt am Main, con sentenza del 20 agosto 2015, dichiarò insussistente la competenza internazionale dei giudici tedeschi. La famiglia Barkan ricorse per cassazione e il Bundesgerichtshof sottopose alla Corte UE due questioni pregiudiziali.

L'art. 5, punto 1, lett. b, secondo trattino del reg. (CE) n. 44/2001, concernente la competenza giurisdizionale, deve essere interpretato nel senso che non si applica ad un vettore domiciliato in uno Stato terzo senza alcuna succursale in uno Stato membro. In tal caso, pertanto, la giurisdizione è disciplinata, in ciascuno Stato membro, dalla legge di tale Stato⁽¹⁾.

L'art. 5, punto 1, lett. a, del reg. (CE) n. 44/2001 deve essere interpretato nel senso che la «materia contrattuale» include anche l'azione di un passeggero diretta ad ottenere il compenso per ritardo prolungato fondata sul reg. (CE) n. 261/2004 nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia la controparte contrattuale del passeggero interessato⁽²⁾.

L'art. 5, punto 1, lett. b, secondo trattino del reg. (CE) n. 44/2001 e l'art. 7, punto 1, lett. b, secondo trattino del reg. (UE) n. 1215/2012, concernente la competenza giurisdizionale, devono essere interpretati nel senso che, in caso di volo con coincidenza, il «luogo di esecuzione» è costituito dal luogo di arrivo del secondo volo, qualora il trasporto sia effettuato da due vettori diversi e il ricorso per ottenere il compenso in ragione del ritardo prolungato sia fondato su un problema verificatosi sul primo di tali voli, operato dal vettore aereo che non è parte contrattuale dei passeggeri interessati⁽³⁾.

Sulla questione sottoposta nella causa C-447/16 — 50. Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 5, punto 1, lett. b, secondo trattino, del reg. (CE) 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.

⁽¹⁻³⁾V. la nota di V. CORONA a p. 478.

51 — A tale proposito, occorre ricordare che l'art. 5 del reg. (CE) n. 44/2001 si applica solo alle persone domiciliate nel territorio di uno Stato membro. Conformemente all'art. 60, § 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'art. 4, § 1, del reg. (CE) 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 reg. (CE) n. 261/2004.

55 — Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sottoposta nella causa C-447/16 dichiarando che l'art. 5, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (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.

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'art. 5, punto 1, lett. *a*, del reg. (CE) 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 reg. (CE) 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 reg. (UE) n. 1215/2012, il cui art. 7, punto 1, è formulato in termini pressoché identici a quelli dell'art. 5, punto 1, del reg. (CE) 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 § 54 delle sue conclusioni, ne consegue che la norma di competenza speciale in materia contrattuale di cui all'art. 5, punto 1, lett. a, del reg. (CE) n. 44/2001 e all'art. 7, punto 1, lett. a, del reg. (UE) 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'art. 3, § 5, seconda frase, del reg. (CE) 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'art. 5, punto 1, lett. *a*, del reg. (CE) 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 reg. (CE) 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'art. 5, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (CE) n. 44/2001 e l'art. 7, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (UE) 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 reg. (CE) 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'art. 5, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (CE) 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 possibile, 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 reg. (CE) 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'art. 5, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (CE) n. 44/2001 e all'art. 7, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (UE) 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 aereo 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'art. 5, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (CE) n. 44/2001 e dell'art. 7, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (UE) 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'art. 5, punto 1, del reg. (CE) n. 44/2001 e all'art. 7, punto 1, del reg. (UE) 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'art. 5, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (CE) n. 44/2001 e l'art. 7, punto 1, lett. *b*, secondo trattino, del reg. (UE) 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 reg. (CE) 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.

* * *

Vettore operativo, vettore contrattuale e giurisdizione.

SOMMARIO — 1. Premessa. Le questioni sottoposte alla Corte di giustizia — 2. La competenza giurisdizionale nel reg. (CE) n. 261/2001 — 3. I luoghi di esecuzione della prestazione nel trasporto aereo — 4. La giurisdizione per le controversie contro il vettore non contrattuale.

1. *Premessa. Le questioni sottoposte alla Corte di giustizia* — Con la sentenza in esame la Corte di giustizia UE affronta un problema delicato, derivante dalla convergenza del reg. (CE) n. 44/2001 in materia di competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, sostituito dal reg. (UE) n. 1215/2012, da una parte, e del reg. (CE) n. 261/2004, dall'altra.

La decisione si riferisce a tre cause riunite di cui due sostanzialmente identiche, e una terza che — sebbene concernente problemi di giurisdizione

— non suscita particolare interesse perché, coinvolgendo un vettore extra-comunitario privo di domicilio in uno Stato UE, è risolta disponendo l'inapplicabilità del reg. (CE) n. 44/2001.

Le altre due controversie, invece, sono sorte nel contesto di un trasporto aereo articolato in due tratte, la prima operata da un vettore «di fatto» e la seconda dal vettore contrattuale. A causa di un ritardo nel primo volo, si è verificato un ritardo prolungato all'arrivo, ed i passeggeri hanno invocato la tutela prevista dal reg. (CE) n. 261/2004, convenendo il vettore operativo non contrattuale davanti al giudice del luogo di destinazione finale (quella della seconda tratta).

Tali vicende, quindi, non concernono il diritto alla compensazione pecuniaria prevista dal reg. (CE) n. 261/2004, ma solo alcuni aspetti relativi alla giurisdizione internazionale in materia di trasporto aereo di persone. Più specificamente i giudici del rinvio hanno chiesto se nel caso di un trasporto articolato in due voli ma senza significativa permanenza nello scalo: (a) la «materia contrattuale», per la quale l'art. 5, punto 1 lett. a, del reg. (CE) n. 44/2001 prevede la giurisdizione speciale (ed attualmente trasfuso nell'art. 7, punto 1, del reg. UE n. 1215/2012), comprenda anche i casi in cui il diritto alla compensazione pecuniaria sia fatto valere nei confronti del vettore operativo non contrattuale; (b) il luogo di arrivo della seconda tratta possa essere considerato «luogo dell'esecuzione» ai sensi dell'art. 7, punto 1 lett. a, del reg. (UE) n. 1215/2012, qualora l'azione sia proposta contro il vettore della prima tratta — in cui si è verificata l'irregolarità — ed il trasporto nella seconda tratta sia stato effettuato da altro vettore aereo; (c) il luogo di partenza della prima tratta debba essere considerato quale «luogo di esecuzione» ai sensi dell'art. 5, punto 1, lett. b, secondo trattino, del reg. (CE) n. 44/2001, anche quando il problema sia riferibile al vettore contrattuale operativo solo per la seconda tratta.

Le questioni sollevano molteplici interrogativi. In primo luogo vi è il problema inerente all'individuazione della competenza giurisdizionale per le controversie nascenti dal reg. (CE) n. 261/2001, dovendosi scegliere tra le norme della Convenzione di Montreal del 1999 e quelle del reg. (UE) n. 1215/2012.

Vi è poi l'esigenza di definire il significato da attribuire al «luogo di esecuzione» della prestazione, nel caso in cui il trasporto aereo sia parzialmente eseguito da un vettore che non ha intrattenuto alcun rapporto contrattuale col passeggero.

Infine, si deve chiarire se si possa ritenere che la controversia rientri nella «materia contrattuale» anche quando si agisce contro il vettore cosiddetto «di fatto». Dal punto di vista sostanziale, quindi, il problema investe il rapporto tra vettore contrattuale, vettore di fatto e passeggero.

2. *La competenza giurisdizionale nel reg. (CE) n. 261/2001* — Come già evidenziato, il reg. (CE) n. 261/2004 non contiene norme sulla giurisdizione,

così che si rende necessario individuare la fonte integrativa. Per quanto concerne la Convenzione di Montreal del 1999 ⁽¹⁾, in questa sede si può solo ricordare che l'art. 33 prevede quattro fori alternativi ⁽²⁾, aggiungendone un quinto per i casi di sinistri alla persona: 1) luogo in cui il vettore ha la sede legale; 2) luogo della sede principale della sua attività; 3) luogo in cui esiste uno stabilimento attraverso il quale il contratto è stato concluso ⁽³⁾; 4) luogo di destinazione, inteso come destinazione contrattuale e non come luogo in cui il trasporto è concretamente terminato ⁽⁴⁾; 5) in caso di sinistri alla persona, luogo in cui il passeggero ha la sua residenza principale e permanente al tempo dell'incidente ⁽⁵⁾.

Quanto alla portata dell'art. 33, parte della dottrina ritiene che la norma finisca per regolare anche la competenza interna *ratione loci* ⁽⁶⁾, ad eccezione

⁽¹⁾ L'individuazione della giurisdizione ha sempre rappresentato un aspetto cruciale del trasporto aereo di persone, ed i problemi emersi nel vigore della Convenzione di Varsavia del 1929 sono rimasti sostanzialmente irrisolti nella Convenzione di Montreal del 1999. Cfr. F. RUSSO, *Su alcune questioni di giurisdizione e competenza in materia di trasporto aereo*, in *Dir. trasp.* 2006, 753 ss.; A. ZAMPONE, *Spunti di riflessione su alcune questioni di giurisdizione e di competenza nella Convenzione di Montreal 1999*, in *Dir. trasp.* 2010, 47 ss.

⁽²⁾ Per i problemi interpretativi v. C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie concernenti il risarcimento dei danni*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 315 ss.; S. BUSTI, *I fori competenti per l'azione di responsabilità contro il vettore aereo internazionale*, in *Trasp.* 2000, 62.

⁽³⁾ È il luogo in cui il vettore possiede un'impresa in cui è stato stipulato il contratto e può non coincidere con la sua sede principale ma un'articolazione aziendale che realizzi una presenza diretta del vettore sul territorio. Cfr. C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie*, cit., 322; S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 831. Secondo altra interpretazione sarebbe preferibile — perché più coerente col sistema italiano — identificarlo col luogo di conclusione del contratto. F. RUSSO, *Su alcune questioni di giurisdizione e competenza*, cit., 765, con specifico riferimento alla conclusione del contratto tramite agenzia di viaggi, a condizione che vi sia un collegamento stabile col vettore. Secondo A. ZAMPONE, *Spunti di riflessione*, cit., 49, la giurisdizione può radicarsi nello Stato sede dell'agenzia che ha emesso il biglietto solo se ivi il vettore ha una struttura con uno stretto legame di tipo operativo e se il contratto è stato concluso per mezzo della sua organizzazione. In giurisprudenza cfr. Cass., sez. un., 14 giugno 2006 n. 13689, in *Dir. trasp.* 2007, 849, con nota di C. VAGAGGINI, *I fori competenti nel trasporto aereo internazionale e la nozione di stabilimento*.

⁽⁴⁾ V. S. BUSTI, *I fori competenti*, cit., 67; C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie*, cit., 322; F. RUSSO, *Su alcune questioni di giurisdizione e competenza in materia di trasporto aereo*, cit., 765; A. ZAMPONE, *Spunti di riflessione*, cit., 48.

⁽⁵⁾ Sul quinto criterio si vedano A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore*, in *Dir. trasp.* 2000, 18 ss.; S. BUSTI, *I fori competenti*, cit., 71; C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie*, cit., 322.

⁽⁶⁾ La considerazione si fonda sul tenore letterale dell'art. 33.1. In tal senso S.F. MONTANARI, *Sull'interpretazione dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia in materia di*

del quinto foro ⁽⁷⁾. Tale orientamento, tuttavia, non è condiviso dalla giurisprudenza, che ne circoscrive l'ambito alla giurisdizione internazionale ⁽⁸⁾.

Secondo la Commissione europea, però, alle controversie relative ai diritti previsti dal reg. (CE) 261/2004 nei voli tra Stati europei si applica esclusivamente il reg. (UE) n. 1215/2012 e l'attore può scegliere di adire il giudice del luogo di partenza o di arrivo come indicati nel contratto, fermo restando il foro generale del domicilio del convenuto. L'inapplicabilità della Convenzione di Montreal — che altrimenti prevarrebbe sul diritto comunitario — deriverebbe dalla natura *sui generis* della compensazione prevista dal reg. (CE) n. 261/2004 che, per quanto complementare, non è riconducibile ai diritti riconosciuti in generale al passeggero ⁽⁹⁾. L'art. 33 della Convenzione, quindi, è limitato alle controversie fondate sui rimedi risarcitori garantiti esclusivamente dall'art. 19 della medesima. Anche la Corte di giustizia, facendo leva sulla natura di indennizzo forfettario e standardizzato della compensazione, ritiene che la giurisdizione sia regolata dal reg. (CE) n. 44/2001 (attualmente reg. UE n. 1215/2012) ⁽¹⁰⁾.

Come in più occasioni evidenziato, tale qualificazione del diritto alla compensazione non è condivisibile ⁽¹¹⁾, in quanto rappresenta il tentativo di

giurisdizione e competenza territoriale nel trasporto aereo internazionale, in *Dir. trasp.* 1994, 199; S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, cit., 829; M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.* 2002, 117; S.M. CARBONE, *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: le soluzioni della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. int. priv. proc.* 2000, 5 ss.; C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie*, cit., 327. Evidenzia A. ZAMPONE, *Spunti di riflessione*, cit. 49, che, stando alla formulazione letterale, la competenza sarebbe anche quella per materia.

⁽⁷⁾ Cfr. S. BUSTI, *I fori competenti*, cit., 71; C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie*, cit., 327.

⁽⁸⁾ Cass. 15 luglio 2005 n. 15028, in *Dir. trasp.* 2007, 151, con nota di D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e competenza territoriale nel trasporto aereo*; A. ZAMPONE, *Spunti di riflessione*, cit., 52 ss.

⁽⁹⁾ Cfr. Comunicazione della Commissione, *Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (2016/C 214/04)*. L'applicazione della Convenzione è esclusa anche per quanto attiene al termine prescrizione, rinviandosi alla legislazione nazionale della *lex fori*.

⁽¹⁰⁾ Cfr. C. giust. CE 9 luglio 2009, C-204/08, *Rehder*, punti 26, 27, 28, in *Dir. trasp.* 2010, 102.

⁽¹¹⁾ La peculiare qualificazione del diritto all'indennizzo forfettario nonché delle obbligazioni assistenziali gravanti sul vettore è stato affermato per la prima volta da C. giust. CE 10 gennaio 2006, C-344/04, *IATA e ELFAA*, punti 43-46, in *Dir. trasp.*

rendere compatibile il regolamento con la Convenzione, attraverso una poco persuasiva affermazione dell'esistenza di diritti ricadenti in ambiti di tutela differenti. Il principio, tuttavia, è oramai talmente consolidato nella giurisprudenza comunitaria che, nella sentenza in esame, il problema relativo al concorso di fonti non si è posto *tout court*, dandosi per assiomatica l'applicabilità della disciplina comunitaria sulla competenza giurisdizionale.

3. *I luoghi di esecuzione della prestazione nel trasporto aereo* — Secondo i giudici comunitari in caso di trasporto aereo di persone tra Stati membri, il «luogo di esecuzione della prestazione» in cui radicare la giurisdizione è, a scelta dell'attore, quello di partenza o quello di arrivo ⁽¹²⁾, che presentano un collegamento diretto con i servizi oggetto della prestazione, come previsto dal contratto concluso «con una sola compagnia aerea che è il vettore operativo», ma non anche i luoghi di scalo ⁽¹³⁾. Solo così sarebbero rispettati i criteri di prossimità e prevedibilità e si garantirebbe la certezza del diritto, limitando la scelta a due giurisdizioni (oltre al foro generale del domicilio del convenuto che, in base agli art. 4 e 63 del reg. (UE) n. 1215/2012, è quello in cui il vettore ha la sede statutaria, l'amministrazione centrale o il principale centro di attività, «ciò che è conforme all'art. 33 della Convenzione di Montreal») ⁽¹⁴⁾. Il ragionamento deriva dalla peculiare caratterizzazione in termini di unitarietà ed indivisibilità dei servizi di trasporto che renderebbero impossibile, dal punto di vista economico, enucleare una parte della prestazione che costituisca la prestazione principale e sia fornita in un luogo preciso ⁽¹⁵⁾.

Tali affermazioni, però, non sembrano corrette se riferite ai casi in cui vi sono più vettori operativi e le pretese attoree siano riconducibili alla parte

2006, 851, con nota di V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*; successivamente ribadita da C. giust. CE 19 novembre 2009, C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e Böck*, in *Dir. trasp.* 2010, 123, con nota di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*; C. giust. 13 ottobre 2011, C-83/10, *Sousa Rodríguez*, in *Dir. trasp.* 2012, 199, con nota di V. CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*; C. giust. UE 26 febbraio 2013, causa C-11/11, *Folkerts*, in *Dir. trasp.* 2014, 558, punto 31, con nota di C. LUNA, *Ritardo prolungato all'arrivo per perdita di coincidenza e compensazione pecuniaria*; E. ORRÜ, *Il ritardo ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004 in caso di voli con coincidenze*, in *Riv. it. dir. tur.* 2013, 320. Nello stesso senso si veda L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2001*, in *Dir. trasp.* 2009, 368.

⁽¹²⁾ Cfr. C. giust. CE 9 luglio 2009, C-204/08, *cit.*, 101 ss.

⁽¹³⁾ Punti 40 e 41.

⁽¹⁴⁾ Punto 45.

⁽¹⁵⁾ Punto 42 sentenza *Rehder* e 71 della sentenza in epigrafe.

di volo eseguita dal vettore non contrattuale⁽¹⁶⁾. Relativamente a tale tratta, il luogo di arrivo è lo scalo intermedio che, stando al parere della Corte, non realizza un collegamento sufficiente per incardinare la giurisdizione, così che il vettore dovrà essere convenuto davanti al giudice della destinazione finale, rispetto alla quale è del tutto estraneo. Se nella prospettiva complessiva del contratto di trasporto e dal punto di vista del passeggero tale aeroporto è solo uno scalo (sebbene vi si svolgano importanti attività come operazioni di sbarco e imbarco ed eventualmente riconsegna del bagaglio e reimbarco dello stesso)⁽¹⁷⁾, dal punto di vista economico, per il vettore e per altri passeggeri trasportati in quell'aeromobile la prestazione ha una precisa fisionomia e deve essere erogata in un luogo specifico, cosicché non si tratta di mero scalo, ma è la destinazione finale che, pertanto, presenta il collegamento necessario ai fini della giurisdizione.

Applicando il ragionamento della Corte, quindi, tale vettore potrebbe essere convenuto in giudizio per gli identici fatti riferibili alla medesima prestazione sia nel luogo di arrivo del suo volo, sia nel luogo di arrivo della seconda tratta, oltre che, naturalmente, nel luogo di partenza e, eventualmente, davanti al giudice del suo «domicilio» ex art. 4 e 63 del reg. (UE) n. 1215/2012.

Al contrario, l'autonoma rilevanza del luogo di scalo sembra potersi affermare per l'esistenza di vettori distinti e per la rilevanza autonoma del vettore operativo.

⁽¹⁶⁾ Tutti gli obblighi previsti dal regolamento gravano sul vettore operativo rilevando, dunque, non la qualità di parte ma quella di concreto esecutore delle prestazioni. Per M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013, 25, è una vera e propria canalizzazione della responsabilità che, tuttavia, presuppone che i passeggeri sappiano a chi rivolgersi. Secondo la Commissione il vettore operativo è sempre responsabile, anche quando, ad esempio, il biglietto sia venduto da altro vettore Cfr. Comunicazione della Commissione, *Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004*, cit., punto 2.2.3. Secondo M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri*, cit., 24, il vettore operativo è meglio in grado di assistere i passeggeri nell'immediato. Resta da chiarire se il passeggero possa indistintamente rivolgersi anche al vettore contrattuale. S. BUSTI, *Nuovi profili della tutela del passeggero nelle ipotesi di inadempimento o ritardo nel trasporto aereo*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo* (a cura di A. Antonini-B. Franchi), Milano, 2005, 52. Il rapporto tra vettori, quindi, differisce da quanto previsto nella Convenzione di Montreal, in cui l'*actual carrier* risponde solo della parte di trasporto da lui eseguita, mentre il *contracting carrier* risponde di tutta l'esecuzione del contratto. Conseguentemente entrambi potranno essere legittimati passivamente, ma il vettore di fatto solo per la sua parte di trasporto ed il passeggero avrà la possibilità di scegliere una giurisdizione addizionale, costituita dal tribunale del luogo in cui il vettore ha la sua residenza o la sede principale della sua attività (art. 46).

⁽¹⁷⁾ Per le problematiche relative alla definizione del concetto di «volo con coincidenza» v. L. TULLIO, *Il concetto di coincidenza nel trasporto aereo ai fini della valutazione del ritardo a destinazione*, in *Dir. trasp.* 2014, 633 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri*, cit., 16 ss.

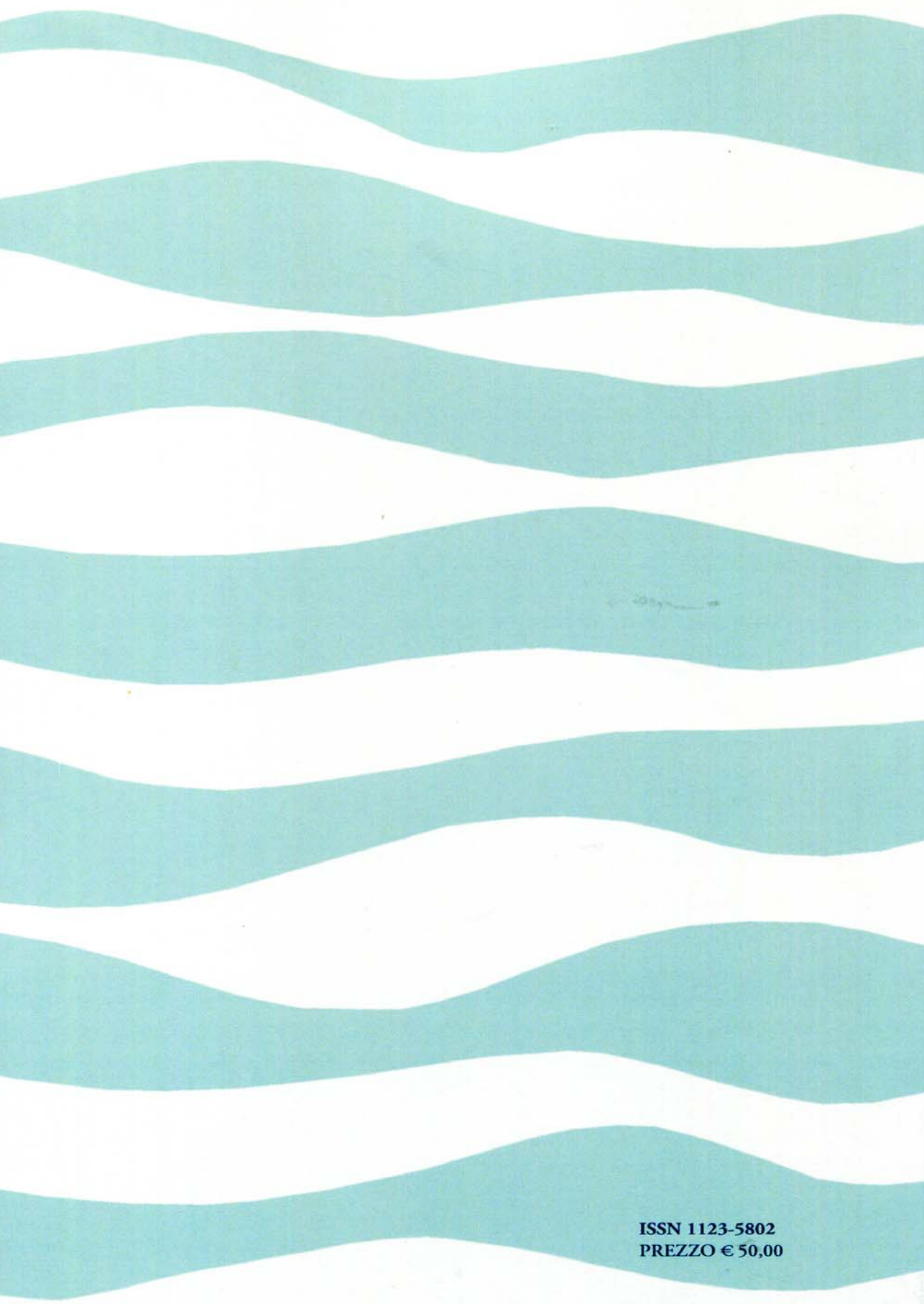
4. *La giurisdizione per le controversie con il vettore non contrattuale* — Resta, infine, un'ultima considerazione in merito alla qualificazione della controversia come rientrante nella «materia contrattuale» e quindi soggetta ai fori speciali previsti dal reg. (UE) n. 1215/2012, quando il vettore operativo non abbia avuto alcun rapporto negoziale con il passeggero. Lo specifico quesito interpretativo sul punto è stato risolto dalla Corte in senso positivo per tutte le obbligazioni che trovano la loro fonte nel contratto inadempito ed in generale quando esista un'obbligazione liberamente assunta da una parte nei confronti dell'altra. In particolare, nel caso del vettore aereo operativo, ai sensi dell'art. 3, § 5, del reg. (CE) n. 261/2004, egli agisce per conto della persona che ha stipulato il contratto con tale passeggero ⁽¹⁸⁾.

In realtà, il vettore operativo ha un rapporto negoziale con il vettore contrattuale e non con il passeggero. La fonte dei suoi obblighi, quindi, non sembra potersi ricondurre al contratto né alla volontaria e libera assunzione di un'obbligazione giuridica di una parte nei confronti dell'altra. Quando il passeggero agisce per ottenere la compensazione per ritardo prolungato nei confronti di un vettore operativo «di fatto», la fonte dell'obbligo sembra essere esclusivamente la legge, ossia il reg. (CE) n. 261/2004.

Se così fosse, allora verrebbe meno tutto il complesso discorso relativo al luogo di esecuzione della prestazione, perché in tal caso si dovrebbe far riferimento al principio generale previsto dagli art. 4 e 63 del reg. (UE) n. 1215/2012, ossia il luogo in cui il vettore ha la sede statutaria, l'amministrazione centrale o il suo centro principale di attività. Si tratta sostanzialmente dei fori previsti dalla Convenzione di Montreal che, lo si ribadisce, per la fattispecie del ritardo dovrebbe trovare applicazione prioritaria, la quale, sbattuta fuori dalla porta, potrebbe in tal modo rientrare dalla finestra.

VALENTINA CORONA

⁽¹⁸⁾ Punti 59 e 60.



ISSN 1123-5802
PREZZO € 50,00