

ANNO CXXII – TERZA SERIE
FASCICOLO II – APRILE - GIUGNO 2020

IL DIRITTO MARITTIMO

RIVISTA TRIMESTRALE DI DOTTRINA GIURISPRUDENZA LEGISLAZIONE
ITALIANA E STRANIERA
FONDATA NEL 1899 DA FRANCESCO BERLINGIERI

DIREZIONE E REDAZIONE:
GENOVA - VIA ROMA, 10

AMMINISTRAZIONE:
BOLOGNA - VIA SANTO STEFANO 43

SOMMARIO

LORENZO ACQUARONE 1921-2020	pag. 283
-----------------------------------	----------

DOTTRINA

GIORGIO BERLINGIERI – <i>Liability for Wrongful Arrest of Ships: the efforts towards possible uniform rules</i>	» 285
DAVIDE MARESCA – <i>L'Autorità di sistema portuale è amministrazione pubblica o impresa? Brevi note a margine della recente procedura SA (38399) 2018/E della Commissione europea</i>	» 309
FRANCESCO MUNARI – <i>Migrazioni, SAR, ruolo e responsabilità delle ONG, degli Stati e dei funzionari delle competenti amministrazioni nella recente giurisprudenza italiana</i>	» 328
GIOVANNI PRUNEDDU – <i>Regioni remote ed ultraperiferiche e ruolo del trasporto aereo. Primi spunti su: "il caso della Sardegna"</i>	» 363

NOTE E OSSERVAZIONI A SENTENZA

FRANCESCO ARENA – <i>Cancellazione del volo e difetto di giurisdizione</i>	» 498
MARTA SILVIA CENINI – <i>Risarcimento del danno contrattuale: il compensatory principle al vaglio della Corte d'Appello inglese</i>	» 575
ALESSIO CLARONI – <i>La posizione del Consiglio di Stato in tema di contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti e di imprese esercenti attività di autotrasporto</i>	» 467
STEFANO DOMINELLI - PIETRO SANNA – <i>Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea</i>	» 398
FEDERICO FRANCHINA – <i>Crociera turistica e servizio di linea</i>	» 478
ANNA LIEBMAN – <i>Giurisdizione in materia di contratti di trasporto aereo conclusi online: verso l'applicazione generale del diritto europeo</i>	» 448
FRANCESCA PELLEGRINO – <i>In tema di rete dei servizi di trasporto ferroviario</i> ...	» 389
GIULIA SINDONI – <i>La procedura di selezione dei concessionari di aree portuali</i>	» 546
CHIARA TINCANI – <i>Soccorso in mare e adempimento di un dovere da parte del comandante</i>	» 519
CHIARA E. TUO – <i>Il regime previdenziale applicabile ai marittimi tra legge della bandiera e stato di residenza del lavoratore: qualche riflessione a margine di una recente sentenza della Corte di giustizia</i>	» 422
PIERA VIPIANA – <i>Le concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo fra leggi statali e leggi regionali</i>	» 440

GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA*

Corte di giustizia UE, Sez. IX, 28 febbraio 2019	» 388
Corte di giustizia UE, Sez. VI, 11 aprile 2019	» 398
Corte di giustizia UE, Sez. III, 8 maggio 2019.....	» 421

* I testi delle sentenze sono pubblicati sul sito web della *Rivista* www.dirmar.com

GIURISPRUDENZA ITALIANA*

Corte Costituzionale 7 aprile 2017, n. 69.....	pag. 436
Corte Costituzionale 9 gennaio 2019	» 439
Corte di Cassazione S.U. 8 luglio 2019, n. 18257	» 448
Corte di Cassazione, Sez. Lavoro, 29 luglio 2019, n. 20413	» 460
Corte di Cassazione, Sez. III, 26 settembre 2019, n. 23975	» 461
Corte di Cassazione, Sez. III civile, 28 novembre 2019, n. 31070	» 463
Corte di Cassazione, Sez. III, 13 dicembre 2019, n. 32778	» 464
Corte di Cassazione, Sez. III Penale, 20 febbraio 2020, n. 6626.....	» 465
Consiglio di Stato, Sezione VI, 19 dicembre 2019, n. 08582	» 467
Tribunale di Genova 19 gennaio 2017	» 476
Tribunale di Genova 13 giugno 2017	» 477
Tribunale di Ancona 31 luglio 2017	» 497
Tribunale di Agrigento 2 luglio 2019	» 518
Tribunale di Ivrea 31 agosto 2019	» 527
Tribunale di Genova 18 settembre 2019	» 528
Tribunale di Venezia, Sez. Lavoro, 18 novembre 2019	» 530
Tribunale di Roma - Collegio per i reati ministeriali, 21 novembre 2019	» 531
Tribunale di Busto Arsizio 4 gennaio 2020	» 533
Tribunale di Parma 5 marzo 2020	» 534
T.A.R. Piemonte 8 marzo 2018, n. 00287.....	» 535
T.A.R. Piemonte 29 marzo 2018, n. 00392.....	» 536
T.A.R. Piemonte 17 aprile 2018, n. 00455	» 537
T.A.R. Piemonte 2 maggio 2018, n. 00511	» 538
T.A.R. Piemonte 2 maggio 2018, n. 00513	» 539
T.A.R. Piemonte 21 maggio 2018, n. 00631.....	» 540
T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00296.....	» 541
T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00297.....	» 542
T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00298.....	» 543
T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00299.....	» 544
T.A.R. Liguria 6 maggio 2019.....	» 545
T.A.R. Piemonte 24 luglio 2019, n. 00834.....	» 566
T.A.R. Piemonte 29 gennaio 2020, n. 00080.....	» 567
T.A.R. Piemonte 10 febbraio 2020, n. 00115	» 568
T.A.R. Piemonte 10 febbraio 2020, n. 00118.....	» 569

GIURISPRUDENZA INGLESE*

QBD – Commercial Court 13 novembre 2019	» 570
QBD – Commercial Court 11 dicembre 2019	» 572

* I testi delle sentenze sono pubblicati sul sito web della *Rivista* www.dirmar.com

UK – Court Of Appeal (Civil Division) 6 febbraio 2019	pag. 574
UK – Court Of Appeal (Civil Division) 27 giugno 2019	» 575

SOMMARIO DELLA GIURISPRUDENZA

GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA

GIURISDIZIONE - Trasporto aereo – Art. 7.5 Regolamento (UE) n. 1215/2012 aereo. <i>Corte di giustizia UE, Sez. VI</i> , 11 aprile 2019 (con nota di S. DOMINELLI e P. SANNA).....	» 398
LAVORO NAUTICO – Regolamento (CE) n. 883/2004 – Attività svolta alle dipendenze di datore di lavoro stabilito in Stato membro, su nave di Stato terzo, al di fuori del territorio UE – Legge nazionale applicabile. <i>Corte di giustizia UE, Sez. III</i> , 8 maggio 2019 (con nota di C. E. TUO).....	» 421
TRASPORTO FERROVIARIO – Art. 5.1 Direttiva 2004/17/CE – Nozione di “rete di servizi di trasporto” – Modalità di assegnazione della capacità dell’infrastruttura.	
TRASPORTO FERROVIARIO – Art. 5.1 Direttiva 2004/17/CE – Nozione di “gestione di rete” – Attività di fornitura di servizi di trasporto ferroviario. <i>Corte di giustizia UE, Sez. IX</i> , 28 febbraio 2019 (con nota di F. PELLEGRINO)	» 388

GIURISPRUDENZA ITALIANA

CONTRATTO DI VIAGGIO – Trasporto aereo – Mancata coincidenza per i bagagli della procedura di <i>immigration</i> - Responsabilità dell’organizzatore. <i>Trib. di Ivrea</i> 31 agosto 2019.....	» 527
CONVENZIONE DI AMBURGO 1979 – Definizione di “Porto sicuro”. <i>Trib. di Agrigento</i> 2 luglio 2019 (con nota di C. TINCANI).....	» 518
DEMANIO – Concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative – Legge Regione Liguria n. 26/2017 – Contrasto con art. 117, commi primo e secondo, lettera e), <i>Cost. Corte Cost.</i> 9 gennaio 2019 (con nota di P. VIPIANA).....	» 439
DEMANIO MARITTIMO – Concessioni - Procedura <i>ex artt.</i> 36-37 cod. nav. – Mancanza di obbligo di predeterminazione dei criteri di decisione.	
DEMANIO MARITTIMO – Concessioni – Applicabilità della Direttiva “Bolkenstein”.	
DEMANIO MARITTIMO – Concessioni – Regole di gara – Discrezionalità della P.A. – Parità di condizioni. <i>T.A.R. Liguria</i> 6 maggio 2019 (con nota di G. SINDONI)	» 545
DIRITTO DEL MARE – Art. 1100 cod. nav. – Definizione di “nave da guerra”. <i>Trib. di Agrigento</i> 2 luglio 2019 (con nota di C. TINCANI).....	» 518
DIRITTO DEL MARE – Art. 1100 cod. nav. – Definizione di “nave da guerra” – Unità della Guardia di Finanza – Requisiti di cui all’art. 239 del d.lgs n. 66/2010.	
DIRITTO DEL MARE – Convenzione SAR – Contenuto dell’obbligo di soccorso.	
DIRITTO DEL MARE – Convenzione SAR – <i>Place of safety</i> – Requisiti – Tutela dei diritti fondamentali. <i>Cass., Sez. III Penale</i> , 20 febbraio 2020, n. 6626	» 465

DIRITTO DEL MARE – Operazioni SAR – Indicazione di POS – Competenza del Ministero dell’Interno.	
DIRITTO DEL MARE – Operazioni SAR – Soccorso prestato da nave privata in zona SAR di altro Stato – Stato di primo contatto – Incertezza normativa.	
DIRITTO DEL MARE – Operazioni SAR – Stato di primo contatto – Fattispecie. <i>Trib. di Roma - Coll. Minist.</i> 21 novembre 2019	pag. 531
GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE DELL’ART. 37, comma 6, lettera b) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, promosso dal T.A.R. Piemonte. <i>Corte Cost.</i> 7 aprile 2017, n. 69	» 436
GIURISDIZIONE – Trasporto aereo – Contratto concluso on-line – Art. 33 Convenzione di Montreal 1999 – Domicilio dell’attore. <i>Cass. S.U.</i> 8 luglio 2019, n. 18257 (con nota di A. LIEBMAN).....	» 448
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati. <i>T.A.R. Piemonte</i> 8 marzo 2018, n. 00287	» 535
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati. <i>T.A.R. Piemonte</i> 2 maggio 2018, n. 00513	» 539
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati. <i>T.A.R. Piemonte</i> 18 marzo 2019, n. 00296	» 541
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati. <i>T.A.R. Piemonte</i> 18 marzo 2019, n. 00297	» 542
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati. <i>T.A.R. Piemonte</i> 18 marzo 2019, n. 00298	» 543
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati. <i>T.A.R. Piemonte</i> 18 marzo 2019, n. 00299	» 544
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati. <i>T.A.R. Piemonte</i> 24 luglio 2019, n. 00834	» 566
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Imprese di autotrasporto – Gestori di infrastrutture. <i>T.A.R. Piemonte</i> 2 maggio 2018, n. 00511	» 538
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Imprese di autotrasporto – Gestori di infrastrutture. <i>Cons. di Stato, Sez. VI</i> , 19 dicembre 2019, n. 08582 (con nota di A. CLARONI)	» 467
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Imprese di autotrasporto merci - Esclusione. <i>T.A.R. Piemonte</i> 29 gennaio 2020, n. 00080	» 567
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Imprese di trasporto marittimo passeggeri. <i>T.A.R. Piemonte</i> 10 febbraio 2020, n. 00115	» 568
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Operatori di logistica - Gestori di infrastrutture. <i>T.A.R. Piemonte</i> 29 marzo 2018, n. 00392 ...	» 536
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Operatori di logistica - Gestori di infrastrutture. <i>T.A.R. Piemonte</i> 21 maggio 2018, n. 00631.....	» 540
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Piattaforme logistiche. <i>T.A.R. Piemonte</i> 10 febbraio 2020, n. 00118.....	» 569
IMPOSTE E TASSE – Contributi ART – Soggetti obbligati – Vettori aerei – Gestori di infrastrutture aeroportuali. <i>T.A.R. Piemonte</i> 17 aprile 2018, n. 00455	» 537

INQUINAMENTO DELLE ACQUE TERRITORIALI – Massimo tenore di zolfo del combustibile usato dalle navi passeggeri in servizio di linea – Applicabilità alle navi da crociera. <i>Trib. di Genova</i> 19 gennaio 2017	pag. 476
INQUINAMENTO DELLE ACQUE TERRITORIALI – Massimo tenore di zolfo del combustibile usato dalle navi da crociera – Prescrizioni stabilite per le navi di linea – Criteri per la loro applicazione alle navi da crociera. <i>Trib. di Genova</i> 13 giugno 2017 (con nota di F. FRANCHINA).....	» 477
LAVORO MARITTIMO – Disciplina dei licenziamenti individuali – Jobs Act – Applicabilità. <i>Trib. di Venezia, Sez. Lav.</i> , 18 novembre 2019.....	» 530
RACCOMANDATARIO – Riconsegna di carico oggetto di misura cautelare – Poteri del raccomandatario - Esclusione. <i>Cass., Sez. III</i> , 26 settembre 2019, n. 23975	» 461
SALVATAGGIO - Naufraghi – Dovere di soccorso. <i>Trib. di Agrigento</i> 2 luglio 2019 (con nota di C. TINCANI).....	» 518
TRASPORTO AEREO – Convenzione di Montreal 1999 – Trasporto amichevole - Inapplicabilità. <i>Cass., Sez. III</i> , 13 dicembre 2019, n. 32778	» 464
TRASPORTO AEREO – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Ritardo – Nozione di “circostanze eccezionali” – Onere probatorio del vettore. <i>Trib. di Busto Arsizio</i> 4 gennaio 2020	» 533
TRASPORTO AEREO DI PERSONE – Cancellazione del volo – Azione per risarcimento danni – Giurisdizione – Applicazione degli stessi criteri previsti per la richiesta di indennizzo forfettario <i>ex art. 7 Reg. 261/2004/CE</i> – Esclusione.	
TRAPORTO AEREO DI PERSONE – Cancellazione del volo – Azione per risarcimento danni – Giurisdizione – Reg. 1215/2012/UE – Non si applica - Art. 33 Convenzione di Montreal del 1999 – Si applica. <i>Trib. di Ancona</i> 31 luglio 2017 (con nota di F. ARENA).....	» 497
TRASPORTO TERRESTRE – Appalto di servizi di trasporto – Indizi sintomatici. <i>Cass., Sez. Lav.</i> , 29 luglio 2019, n. 20413	» 460
TRASPORTO TERRESTRE – Legittimazione attiva – Richiesta di riconsegna - Legittimazione del destinatario. <i>Cass., Sez. III civile</i> , 28 novembre 2019, n. 31070	» 463
TRASPORTO TERRESTRE – Pagamento del corrispettivo – Legittimazione passiva del mittente e del destinatario. <i>Trib. di Parma</i> 5 marzo 2020	» 534
TRASPORTO TERRESTRE – Ritardo nella consegna – Danno da perdita di chance. <i>Trib. di Genova</i> 18 settembre 2019	» 528

GIURISPRUDENZA INGLESE

NOLEGGIO - COA – Clausola di forza maggiore – Causalità – Onere della prova.	
NOLEGGIO - COA – Inadempimento del <i>charterer</i> – Mancata caricazione – Risarcimento del danno. <i>UK Court of Appeal</i> 27 giugno 2019 (con nota di M. S. CENINI)	» 575
NOLEGGIO – <i>Time charter-party</i> – Termine di decadenza - Intrepretazione. <i>QBD – Comm. Court</i> 13 novembre 2019.....	» 570
NOLEGGIO – <i>Voyage charter-party</i> – Controstallie – Termine di decadenza - Intrepretazione. <i>QBD – Comm. Court</i> 11 dicembre 2019	» 572

TRASPORTO AEREO – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Circostanze eccezionali – Provvedimento dell’Autorità di controllo del traffico aereo. <i>UK Court of Appeal</i> 6 febbraio 2019	pag. 574
--	----------

CRONACHE E NOTE

NIKOLA MANDIĆ - ROKO GLAVINOVIĆ – <i>Maritime agent as an intermediary in the seafarers’ employment – Modern business and national legislation</i>	» 583
MARIJA PIJACA – <i>Social rights of Croatian seafarers under the Act on the Amendments to the Croatian Maritime Code of 2019</i>	» 599
GIOVANNI PRUNEDDU – <i>La gestione delle bande orarie dalle conseguenze degli attacchi terroristici dell’11 settembre 2001 alla crisi del coronavirus. Il regolamento (UE) 2020/459</i>	» 610

CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA, SEZ. VI, 11 APRILE 2019

CAUSA C-464/18

TOADER, *Pres., Rel.*

ZX c. RYANAIR DAC

[1] Giurisdizione - Trasporto aereo – Art. 7.5 Regolamento (UE) n. 1215/2012 aereo

La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 7.5 del Regolamento (UE) n. 1215/2012 e trae origine da una controversia tra Ryanair ed una passeggera, che aveva richiesto il pagamento della compensazione pecuniaria per ritardo in relazione ad un volo da Oporto a Barcellona. L'attrice, non residente né domiciliata in Spagna, aveva convenuto in giudizio Ryanair, società con sede in Irlanda ed una sede secondaria a Girona, in Spagna, di fronte al Juzgado de lo Mercantil di Girona; il vettore aereo aveva eccepito il difetto di giurisdizione. Il Juzgado de lo Mercantil di Girona ha quindi sospeso il giudizio, per sottoporre alla Corte di Giustizia un quesito attinente l'interpretazione del Regolamento (UE) n. 1215/2012, chiedendo se in presenza di un volo, operato da un vettore domiciliato in un altro Stato membro, in partenza o in arrivo in uno Stato membro, ove il vettore abbia una sede secondaria che fornisce servizi accessori, ma è rimasta estranea all'emissione del biglietto, trovi applicazione il criterio di collegamento di cui all'art. 7.5 del Regolamento.

- [1] *L'art. 7.5 del Regolamento (UE) n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che i giudici di uno Stato membro non hanno giurisdizione in relazione ad una domanda di compensazione pecuniaria in base all'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004, proposta da un passeggero nei confronti di un vettore aereo domiciliato in un altro Stato membro, sulla base della sola circostanza che tale vettore abbia nello Stato del Giudice adito una sede secondaria, qualora tale sede secondaria non sia stata coinvolta nel rapporto giuridico tra passeggero e vettore.*

Scritto sottoposto a referaggio anonimo – This writing has been submitted to blind peer review

- [1] **Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea***

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Sull'esclusione del foro del consumatore per l'acquisto di un biglietto aereo *online*. – 3. Il foro della succursale che svolge attività meramente ausiliari in fa-

* Il contributo rappresenta il risultato di parte della ricerca svolta nell'ambito del progetto co-finanziato dall'Unione europea "Enhancing Enforcement under Brussels Ia" – EN2BRIa, European Union Justice Programme 2014-2020, JUST-JCOO-AG-2018 JUST 831598. Nell'unicità

vore del vettore. – 4. Il comportamento processuale delle parti quale espressione del consenso circa la proroga di giurisdizione del giudice adito. – 5. Alcune osservazioni conclusive in tema di coordinamento (tra corti e tra atti normativi) e di metodo (di diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea). – 5.1. Coordinamento tra corti e rinvio pregiudiziale. – 5.2. Mancata compensazione volontaria: ipotesi di riforme procedurali nazionali alla luce della clausola di “disconnessione” del regolamento Bruxelles I bis. – 5.3. Il “metodo” di tutela del passeggero nel diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea.

1. Introduzione

La sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea in commento¹ trae origine dalla richiesta di compensazione pecuniaria² presentata da un passeggero che, acquistato *online* un biglietto Ryanair per la tratta Porto-Barcellona, il giorno della partenza ha visto il proprio volo accumulare ritardo senza preavviso alcuno.

del lavoro e nella condivisione delle idee, a Stefano Dominelli sono attribuiti i paragrafi 4 e 5, a Pietro Sanna i paragrafi 1, 2 e 3. The content of the Brussels Ia – EN2BRIA, Project, and its deliverables, represent the views of the authors only and is their sole responsibility. The European Commission does not accept any responsibility for use that may be made of the information it contains.

¹ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18.

² L'importo dell'indennizzo richiesto ammontava a euro 250,00. L'art. 7 del regolamento (CE) n. 261/2004, prevede, infatti, che in caso di ritardo (art. 6) non comunicato con adeguato preavviso (art. 5(1)(c)) e non dovuto a “*circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso*” (art. 5(3)) la misura dell'indennizzo a favore del passeggero sia parametrata con riguardo alla distanza del volo (in particolare, i passeggeri hanno diritto a una compensazione pecuniaria pari a 250 euro qualora il ritardo riguardi tratte aeree inferiori o pari a 1500 km; a 400 euro per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 km; a 600 euro per le tratte aeree che non rientrano nella precedente casistica; v. 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, in GU L 46, 17 febbraio 2004, pag. 1). Vale inoltre la pena precisare che, in caso di volo eseguito con più tratte e con destinazione finale in uno Stato terzo, in caso di ritardo del volo in “tratta europea” il passeggero manterrà il suo diritto di compensazione nei confronti del vettore europeo nonostante, da un lato, l'ubicazione del luogo finale di arrivo in uno Stato terzo (Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH e a. c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker c. Hainan Airlines Co. Ltd e Mohamed Barkan e a. c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16), circostanza questa che porterebbe ad individuare il foro del contratto fuori dallo spazio giudiziario europeo secondo i criteri del regolamento Bruxelles I bis (il quale, come noto, non accoglie la teoria dell'effetto riflesso), e, dall'altro, l'assenza di un rapporto contrattuale diretto tra passeggero e vettore europeo che, in regime di *code-sharing* adempie a parte del contratto concluso tra passeggero europeo e vettore estero (Sentenza della Corte (Nona Sezione) dell'11 luglio 2019, *CS e altri c. Ceské aerolinie a.s.*, Causa C-502/18). In dottrina, v. fra i molti contributi P. CELLE, F. MUNARI, *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2006, pag. 25; C.E. TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, Torino, 2008; M. LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero debole nel regolamento CE 261/2004*, in *Rivista italiana di diritto pubblico comunitario*, 2006, pag. 203; M. FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di “overbooking” aereo*, in *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 2005, pag. 129 e G. PERONI, *In caso di cancellazione di un volo “privato”, spetta al passeggero aereo la compensazione pecuniaria*, in questa *Rivista*, 2017, pag. 1099.

In via preliminare, deve necessariamente notarsi come la Corte di giustizia dell'Unione europea non affronti, questa volta³, il tema del coordinamento della normativa applicabile ai fini del riparto della giurisdizione internazionale. Laddove si tratti di azioni di risarcimento del danno del passeggero contro il vettore aereo, il diritto processuale civile internazionale di derivazione unionale, *i.e.* il regolamento Bruxelles I *bis* concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale⁴, è chiamato a coordinarsi con la (ed a "disconnettersi" dalla) disciplina uniforme, segnatamente la convenzione di Montreal sulla responsabilità del vettore aereo⁵. Quest'ultima pone criteri di giurisdizione internazionale che, in virtù di un criterio di specialità ed in considerazione della conclusione della convenzione stessa da parte dell'Unione⁶, costituiscono *lex specialis* rispetto alle norme sulla giurisdizione e sulla competenza contenute nel regolamento Bruxelles I *bis*. Si aggiunga, inoltre, che l'Unione europea, con un regolamento⁷, ha unilateralmente provveduto ad estendere il campo di applicazione della convenzione anche ai trasporti che si svolgono all'interno di un solo Stato membro, senza tuttavia estenderne il campo di applicazione materiale⁸.

Le azioni di compensazione pecuniaria oggetto della controversia in esame, non trovando il proprio fondamento nel regime convenzionale ma nella disciplina materiale di diritto dell'Unione europea, più specificamente il regolamento sui diritti dei passeggeri aerei⁹, non sollevano in questa sede il tema del coordinamento tra regolamento Bruxelles I *bis* e convenzioni internazionali di cui l'Unione europea è divenuta parte¹⁰.

³ V. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder c. Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08, punti 26 ss., su cui specificamente in dottrina v. S. LEIBLE, *Zuständiges Gericht für Entschädigungsansprüche von Flugpassagieren*, in *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2009, pag. 571; A. STAUDINGER, *Streitfragen zum Erfüllungsortsgerichtsstand im Luftverkehr*, in *Praxis des internationalen Privat- und Verfahrensrechts*, 2010, pag. 140 e R. WAGNER, *Die Entscheidungen des EuGH zum Gerichtsstand des Erfüllungsorts nach der EuGVVO - unter besonderer Berücksichtigung der Rechtssache Rehder*, in *Praxis des internationalen Privat- und Verfahrensrechts*, 2010, pag. 143.

⁴ 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, in *GU L* 351, 20 dicembre 2012, pag. 1.

⁵ Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (convenzione di Montreal), in *GU L* 194 del 18 luglio 2001, pag. 39.

⁶ 2001/539/CE: Decisione del Consiglio, del 5 aprile 2001, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal), in *GU L* 194, 18 luglio 2001, pag. 38.

⁷ Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, in *GU L* 285 del 17 ottobre 1997, pag. 1, art. 1, come modificato da Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, in *GU L* 140 del 30 maggio 2002, pag. 2.

⁸ Convenzione di Montreal, cfr. artt. 17, 18 e 19.

⁹ Regolamento (CE) n. 261/2004, art. 7.

¹⁰ Pur non essendo questa la sede per svolgere riflessioni di dettaglio, sembra opportuno sottolineare come – in tema di connessione e disconnessione del Regolamento Bruxelles I *bis*, due norme assumano particolare importanza nella misura in cui, entrambe ma rispetto ad atti diversi, vorrebbero assicurare la prevalenza di norme specificamente redatte in settori particolari. In primo luogo, l'art. 71 del regolamento prevede che questo, appunto perché costituisce il regime generale, lasci impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari. Come noto, Già entrambi gli antecedenti normativi del Regolamento Bruxelles I *bis* (la convenzione di Bruxelles del 1968 ed il Regolamento 44/2001) riportavano norme simili, sebbene – tra il

Tornando dunque alla decisione, si deve notare come la trattazione dei fatti in sentenza risulti essere succinta¹¹. Emerge tuttavia che parte ricorrente adiva il Tribunale di commercio n. 1 di Girona¹², facendo leva sulla circostanza per cui la compagnia convenuta, seppur di diritto irlandese, ivi possedeva una succursale operativa¹³.

regime convenzionale ed il primo regolamento si era persa la possibilità, per gli Stati membri, di concludere nuovi accordi internazionali. Allo stesso modo, una *disconnection clause* nel Regolamento Bruxelles I bis è contenuta anche in favore di “*altri atti dell’Unione europea*” all’art. 67. Rispetto alla convenzione di Montreal del 1999 di cui l’Unione europea è parte, alcune competenze sono condivise con gli Stati membri, ma il tema del riparto della giurisdizione e della competenza giudiziaria civile poteva già dirsi disciplinato dal Regolamento Bruxelles I; non sembra possibile in questa sede affrontare compiutamente il tema della base giuridica, né dunque dare una risposta al quesito; tuttavia, almeno rispetto all’estensione unilaterale del campo di applicazione della convenzione che l’Unione europea ha perseguito con il Regolamento (CE) n. 2027/97, il tema è stato affrontato dall’Avvocato generale Szpunar che, con riferimento al volo interno, risolve la questione dell’applicabilità dell’articolo 33 della convenzione di Montreal anche al sinistro puramente domestico sulla base della *disconnection clause* di cui all’art. 67 del Regolamento Bruxelles I (Conclusioni dell’Avvocato generale Maciej Szpunar presentate il 20 maggio 2015. Causa C-240/14, *Eleonore Prüller-Frey c. Norbert Brodnig, Axa Versicherung AG*, punto 51 ss.). In dottrina, sulle norme richiamate, v. S.M. CARBONE, *From Speciality and Primacy of Uniform Law to its Integration in the European Judicial Area*, in S.M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transport*, Roma, 2017, pag. 17; C.E. TUO, *Brussels Ia and International Transport Conventions: the Regulation’s «Non Affects» Clause through the Lens of the CJEU Case Law*, in *ibidem*, pag. 33; L. CARPANETO, *On Collisions and Interactions between EU law and International Transport Conventions*, in *ibidem*, pag. 63; R. ESPINOSA CALABUIG, *Brussels Ia Regulation and Maritime Transport*, in *ibidem*, pag. 107; A. PUETZ, *Brussels Ia and International Conventions on Land Transport*, in *ibidem*, pag. 141; P.F. SOLETTI, *Brussels Ia and International Air Transport*, in *ibidem*, pag. 181; P. CELLE, *Jurisdiction and Conflict of Laws Issues between Contracts of Transport and Insurance*, in *ibidem*, pag. 215; S. CARREA, *Brussels Ia and the Arrest of Ships: from the 1952 to the 1999 Arrest Convention*, in *ibidem*, pag. 237; E.G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, in *Rivista del diritto della navigazione*, 2016, pag. 107-114; P. MANKOWSKI, *Art. 67 Brüssel Ia-VO*, in T. RAUSCHER (a cura di), *Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, Band I, Brüssel Ia-VO*, Colonia, 2016, pag. 1215; Id, *Article 67*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, pag. 1020 e A. BORRÁS, M.E. DE MAESTRI, *Articolo 67*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento “Bruxelles I”. Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, pag. 928. Specificamente, sul tema delle competenze esterne dell’Unione europea nella materia *de qua*, C.E. TUO, *Il trasporto aereo nell’Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, cit. Nella giurisprudenza nazionale, invece, LG Bremen, 3 S 315/14, nella parte in cui specificamente afferma che la convenzione di Montreal trova applicazione il luogo del regolamento Bruxelles I in virtù della sua norma di coordinamento di cui all’art. 67, e non all’art. 71 (punto 30 della motivazione in diritto; “*Zur Entscheidung über den materiell-rechtlichen Schadensersatzanspruch ergibt sich die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte aus Art. 33 des Montrealer Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.5.1999 (Abl. L 194 vom 18 luglio 2001, S. 39). Dieses beansprucht gemäß Art. 67 EuGVVO (nicht Art. 71 EuGVVO, ...)*”).

¹¹ Sulla rilevanza della descrizione dei fatti nella sentenza in commento, v. in particolare *infra*, paragrafo 5.1.

¹² *Juzgado de lo Mercantil no 1 de Gerona*.

¹³ La descrizione dei fatti a fondamento della decisione risulta limitata. Solo nella parte della sentenza dedicata all’analisi da parte della Corte dei quesiti proposti emergono, infatti, alcune informazioni fondamentali (e determinanti per la decisione) relative alla succursale spagnola della compagnia aerea convenuta. In particolare, emerge che l’attività di detta succursale è limitata alla prestazione di servizi riferibili a questioni fiscali, non collegate, pertanto, all’attività di acquisto dei biglietti aerei, peraltro, come già accennato in premessa, nel caso di specie avvenuto *online*.

In ossequio alle regole procedurali interne, la cancelleria del tribunale invitava le parti in causa a presentare le proprie osservazioni sull'eventuale difetto di competenza internazionale del giudice adito. Invito a cui dava seguito il solo pubblico ministero, il quale, ritenuta pacifica la non applicabilità nel caso di specie dei fori esclusivi di cui al regolamento Bruxelles I *bis*, osservava come la mancata contestazione della competenza da parte della convenuta fosse idonea ad integrare un accordo di proroga tacita su cui fondare la competenza internazionale della corte spagnola *ex art. 26* dello stesso regolamento. Il tribunale, tuttavia, dubbioso circa la propria giurisdizione internazionale e competenza territoriale, optava per sospendere il giudizio e rivolgersi alla Corte di giustizia dell'Unione europea per sottoporle i seguenti quesiti in via pregiudiziale.

In primis, sollevava la questione della validità della proroga tacita *ex art. 26* del regolamento Bruxelles I *bis*; rilevante era, nel caso di specie, comprendere se ed in quale misura il silenzio di una parte a fronte di richiesta di osservazioni da parte degli organi di giustizia potesse valere come tacita accettazione della giurisdizione¹⁴.

In secundis, il giudice del rinvio si interrogava circa la possibilità che il tribunale di uno Stato membro potesse essere competente ad esaminare una controversia relativa ad un'azione di indennizzo nei confronti di una compagnia aerea stabilita nel territorio di altro Stato membro per il solo motivo che tale società possiede una succursale nella circoscrizione del tribunale adito¹⁵.

Nella decisione in commento, la Corte di giustizia è intervenuta sulle questioni sollevate dal giudice nazionale, correttamente invertendo l'ordine di trattazione degli argomenti ed, in via preliminare, specificando brevemente l'impossibilità di applicabile al passeggero-consumatore quelle norme del regolamento Bruxelles I *bis* specificamente redatte per la tutela del contraente debole.

2. *Sull'esclusione del foro del consumatore per l'acquisto di un biglietto aereo online*

Prima di entrare nel merito dei quesiti sollevati, la Corte di giustizia si sofferma concisamente sul tema della non applicabilità del foro speciale a tutela del consumatore nei confronti del passeggero che si limita ad acquistare *online* un biglietto aereo¹⁶.

Non deve stupire il fatto che la Corte si sia posta il problema della tutela della parte de-

¹⁴ Più specificamente il quesito è suddiviso in due parti. Da un lato, si chiede se il foro determinato mediante proroga tacita di cui all'art. 26 del regolamento Bruxelles I *bis* vada interpretato autonomamente e uniformemente in tutti i suoi aspetti per tutti gli Stati membri e, pertanto, se l'interpretazione possa o meno risultare condizionata dai limiti stabiliti dalle norme nazionali di competenza giurisdizionale. Dall'altro, si chiede se il foro determinato mediante proroga tacita "sia una norma di competenza giurisdizionale internazionale "pura", che determina esclusivamente i giudici di uno Stato membro, e spetta invece al diritto processuale del medesimo determinare in concreto il tribunale territorialmente competente o, al contrario, se si tratti di una norma di competenza giudiziale sia internazionale che territoriale". Ad ogni modo la Corte di giustizia decide di affrontare congiuntamente le due questioni. Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 23.

¹⁵ Testualmente, la Corte chiede "se il fatto che un volo si consideri operato da una compagnia aerea avente sede in un altro Stato membro, ma con partenza o arrivo in uno Stato membro nel quale ha una succursale che presta servizi ausiliari alla compagnia e attraverso la quale non sono stati acquistati i biglietti, in base alle circostanze del caso, possa costituire elemento della controversia relativa all'esercizio di una succursale, di un'agenzia o di qualsiasi altra sede d'attività che giustifichi il criterio di collegamento rispetto al foro di cui all'articolo 7, punto 5, del regolamento (...) n. 1215/2012". Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 23.

¹⁶ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 29.

bole. Laddove da un contratto di trasporto di persone scaturisca una controversia che rientra nel campo di applicazione soggettivo del regolamento Bruxelles I *bis*, il primo titolo di giurisdizione che, esclusa l'applicabilità dei fori esclusivi, deve logicamente essere preso in considerazione per la corretta instaurazione della causa risulta essere quello di cui al terzo paragrafo dell'art. 17¹⁷. Tale disposizione rientra nella sezione autonoma specificamente dedicata alla tutela del consumatore, figura che, come noto, gode di un peculiare trattamento di favore in ragione del suo difetto di potere contrattuale¹⁸.

L'art. 17 del regolamento Bruxelles I *bis* – analogamente all'art. 15 del suo “predecessor”

¹⁷ In dottrina, v. S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, Torino, 2016, pag. 194; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del “sistema Bruxelles-I” nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, Milano, 2015, pag. 223; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, Milano, 2017, pag. 95; P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, Art. 17, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (eds), *Brussels Ibis Regulation*, Cologne, 2016, pag. 504; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, New York, 2017, pag. 199; J. BASEDOW, *Consumer Contracts and Insurance Contracts in a Future Rome I-Regulation*, in J. MEEUSEN, M. PERTEGÁS, G. STRAETMANS (eds), *Enforcement of International Contracts in the European Union. Convergence and Divergence between Brussels I and Rome I*, Antwerp, 2004, pag. 269 ss; A.A.H. VAN HOEK, CJEU - *Pammer and Alpenhof - Grand Chamber 7 December 2010, joined cases 585/08 and 144/09*, in *European Review of Contract Law*, 2012, pag. 93; F. FERRARI, F. RAGNO, *European Union*, in D.P. FERNÁNDEZ ARROYO (a cura di), *Consumer Protection in International Private Relationships*, Asunción, 2010, pag. 581 e T. LUTZI, *Internet Cases in EU Private International Law – Developing a Coherent Approach*, in *International and Comparative Law Quarterly*, 2017, pag. 687.

¹⁸ Come noto, analoga tutela *ad hoc* è altresì prevista per l'assicurato e il lavoratore individuale nell'ambito delle controversie relative ai rispettivi contratti. In tal senso, risulta senz'altro chiaro il considerando 13 del regolamento Bruxelles I *bis*, ai sensi del quale “*Nei contratti di assicurazione, di consumo e di lavoro è opportuno tutelare la parte più debole con norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali*”. Sulla tutela della parte debole nell'ambito delle norme sulla competenza giurisdizionale dei “Regolamenti Bruxelles I” v., *ex multis* S. MARINO, *Metodi di diritto internazionale privato e tutela del contraente debole nel diritto comunitario*, Milano, 2010; G. VITELLINO, *Le novità in materia di fori protettivi della parte debole*, in MALATESTA A. (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, pag. 47; A. GALIÈ, *Extension of the Weaker Party Protection in the Brussels I Recast to Third-State Defendants: Removing National Law or Providing for Minimum Standards?*, in *The European Legal Forum*, 2016, pag. 1; G. RÜHL, *The Protection of Weaker Parties in the Private International Law of the European Union: A Portrait of Inconsistency and Conceptual Truancy*, in *Journal of Private International Law*, 2014, pag. 335; A.M. BENEDETTI, I. QUEIROLO, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei “soggetti deboli” tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, Roma, 2012; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, cit., pag. 172; V. LAŽIĆ, *Procedural Position of a ‘Weaker Party’ in the Regulation Brussels Ibis*, in V. LAŽIĆ, S. STUIJ (eds), *Brussels Ibis Regulation. Changes and Challenges of the Renewed Procedural Scheme*, The Hague, 2017, pag. 51; ID., *Procedural Justice for ‘Weaker Parties’ in Cross-Border Litigation under the EU Regulatory Scheme*, in *Utrecht Law Review*, 2014, pag. 100; F. PESCE, *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2014, pag. 279; E. VASSILAKAKIS, *International Jurisdiction in Insurance Matters under Regulation Brussels I*, in *Revue Hellenique de Droit International*, 2013, pag. 273; C.M. CAAMIÑA DOMÍNGUEZ, *Los litigios en materia de seguros en la Unión europea – Cuestiones de Derecho Internacional Privado*, Granada, 2014 e DOMINELLI S., *Party Autonomy and Insurance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot*, Roma 2016, per ulteriori riferimenti in dottrina ed in giurisprudenza.

sore” Bruxelles I¹⁹ – prevede che, al verificarsi di determinate circostanze²⁰, la competenza in materia di contratti conclusi da consumatori, ossia per fini estranei all’attività professionale, sia disciplinata, eccezion fatta per un limitato numero di ipotesi ivi espressamente indicate²¹, dalla sezione IV del secondo capitolo del regolamento, a ciò specificamente preposta. Scopo della sezione è quello di assicurare una protezione adeguata al consumatore, presuntivamente ritenuto contraente debole rispetto al professionista sia in termini di disponibilità economica sia in termini di esperienza giuridica²², mediante il ribilanciamento, rispetto alle regole ordinarie per l’individuazione del giudice competente, di un rapporto contrattuale da considerarsi *ab origine* ontologicamente iniquo²³.

In linea di principio, si permette al consumatore, a propria discrezione, di convenire l’altra parte del contratto alternativamente dinanzi alle autorità dello Stato membro del proprio domicilio (c.d. *forum actoris*) o del convenuto, limitando invece, in tal senso, il margine di scelta del professionista alle sole autorità giurisdizionali del luogo di domicilio del consumatore²⁴. La tutela *ad hoc* si completa, infine, con l’imposizione di specifici limiti alle clausole di proroga della giurisdizione, le quali in quest’ambito, a differenza di quanto previsto dalla disciplina generale²⁵, sono valide solo laddove posteriori al sorgere della controversia ovvero tali da consentire al consumatore di adire autorità giurisdizionali diverse da quelle indicate dalla sezione stessa²⁶.

Tuttavia, il contratto di trasporto di persone viene espressamente escluso dal campo di applicazione dell’art. 17 del regolamento Bruxelles I *bis*²⁷. Tale inapplicabilità trova il suo fondamento nell’esistenza di numerose convenzioni internazionali concluse in tale settore²⁸

¹⁹ A. SCHWARTZE, F. PESCE, *Articolo 15*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I»*. *Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, pag. 355;

²⁰ In particolare, (i) qualora si tratti di una vendita a rate di beni mobili materiali; (ii) qualora si tratti di un prestito con rimborso rateizzato o di un’altra operazione di credito, connessi con il finanziamento di una vendita di tali beni; o (iii) in tutti gli altri casi, qualora il contratto sia stato concluso con una persona le cui attività commerciali o professionali si svolgono nello Stato membro in cui è domiciliato il consumatore o sono dirette, con qualsiasi mezzo, verso tale Stato membro o verso una pluralità di Stati che comprende tale Stato membro, purché il contratto rientri nell’ambito di dette attività. Regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 17(1)(a-b-c).

²¹ Il riferimento è agli artt. 6 e 7, n. 5, del regolamento Bruxelles I *bis*, che si occupano, rispettivamente, dell’applicabilità delle norme nazionali in materia di giurisdizione internazionale nel caso di convenuto non domiciliato in uno Stato membro e della competenza dello Stato del luogo in cui è situata una succursale, agenzia o altra sede di attività, qualora la controversia riguardi l’esercizio delle stesse.

²² Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 20 gennaio 2005, *Johann Gruber c. BayWa AG*, Causa C-464/01 punto 34; Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 20 gennaio 2005, *Petra Engler c. Janus Versand GmbH*, Causa C-27/02, punto 39; Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 14 marzo 2013, *Ceská sporitelna, a.s. c. Gerald Feichter*, Causa C-419/11, punto 33.

²³ P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Introduction to Articles 17–19*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (eds), *Brussels Ibis Regulation*, Cologne, 2016, pag. 443.

²⁴ Regolamento (UE) n. 1215/2012, art.18(1-2).

²⁵ Regolamento (UE) n. 1215/2012, artt. 25 e 26.

²⁶ Regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 19.

²⁷ L’esclusione dei contratti di trasporto dal campo di applicazione della sezione 4 del regolamento Bruxelles I *bis* significa che restano applicabili le sezioni 1 e 2, e segnatamente l’articolo 7, n. 1.

²⁸ P. SCHLOSSER, *Relazione sulla convenzione di adesione del Regno di Danimarca, dell’Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord alla convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l’esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché al protocollo relativo alla sua interpretazione da parte della Corte di giustizia, del 9 ottobre 1978*, in GU C 59, 5.3.1979, pag. 71-119, punto 160.

con le quali, come già anticipato, la disciplina generale dovrebbe coordinarsi *ex art.* 71²⁹.

Nel settore aereo, la competenza giurisdizionale in materia di contratti di trasporto di persone è disciplinata dalla convenzione di Montreal del 1999 che, al suo art. 33, prevede diversi fori a tutela della parte debole³⁰. Tale strumento non trova tuttavia applicazione *ratione materiae* per le controversie concernenti le domande di compensazione pecuniaria fondate sul regolamento (CE) n. 261/2004, rispetto alle quali vigono le regole generali ed ordinarie del regolamento Bruxelles I *bis*.

Il regime generale prevede, poi, l'eccezione all'eccezione: rientrano comunque nel campo di applicazione dell'art. 17 del regolamento Bruxelles I *bis*, laddove questo sia applicabile, i contratti di trasporto c.d. "tutto compreso", ossia quelli che prevedono la prestazione combinata di servizi di trasporto e alloggio³¹. Anche alla luce delle disposizioni contenute nella direttiva dedicata ai viaggi *all-inclusive*³², è evidente come lo scopo di tale ultima deroga sia quello di consentire ai consumatori di beneficiare, anche per questo tipo di contratto, dei vantaggi offerti dal foro speciale previsto a loro favore³³.

Pertanto, risulta senz'altro condivisibile e coerente con quanto sopradescritto la statuizione della Corte di giustizia nella decisione in commento, secondo cui al passeggero aereo che acquista biglietto *online* per un volo non possono applicarsi le norme di competenza speciale

²⁹ S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, cit., pag. 12; P. MANKOWSKI, *Art. 71*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (eds), *Brussels Ibis Regulation*, Cologne, 2016, pag. 1044.

³⁰ "1. *L'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione.* 2. *In caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, l'azione di risarcimento può essere promossa dinanzi ad uno dei tribunali di cui al paragrafo 1 oppure nel territorio dello Stato parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un accordo commerciale, e nel quale il vettore esercita la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale egli ha un accordo commerciale.* 3. *Ai fini del paragrafo 2: a) 'accordo commerciale' indica un accordo, diverso dall'accordo di agenzia, concluso tra vettori e relativo alla fornitura di servizi comuni per il trasporto aereo di passeggeri; b) 'residenza principale e permanente' indica il luogo in cui, al momento dell'incidente, il passeggero ha fissa e permanente dimora. La nazionalità del passeggero non costituisce l'elemento determinante a tale scopo.* 4. *Si applicano le norme procedurali del tribunale adito".* Si noti, inoltre, che tale norma, *ex art.* 49 della convenzione, ha natura imperativa e non può essere derogata da un accordo concluso prima del verificarsi del danno. In dottrina, v. per tutti S.M. CARBONE, *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2000, pag. 5.

³¹ Letteralmente, "prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale"; v. regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 17(3).

³² V. già Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», in *GU L* 158, 23 giugno 1990, pag. 59, ed oggi Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio, in *GU L* 326, 11 dicembre 2015, pag. 1.

³³ A titolo esemplificativo, sono state fatti rientrare nella categoria dei contratti *all-inclusive*, e pertanto conclusi da consumatori, il contratto di trasporto mercantile di durata superiore alle ventiquattro ore e comprensivo, per un prezzo forfettario, dell'alloggio (Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer c. Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG e Hotel Alpenhof GesmbH c. Oliver Heller*, Cause riunite C-585/08 e C-144/09) nonché la prenotazione di una crociera a fini privati (OGH -AT- 23 settembre 2002, *unalex AT-51*).

in materia di contratti conclusi dai consumatori di cui al regolamento Bruxelles I *bis*³⁴. Piuttosto, la competenza del giudice adito dovrà fondarsi su altri titoli di giurisdizione, quello generale del domicilio del convenuto, ovvero sui fori alternativi specificamente contemplati in ragione dell'oggetto della controversia o dell'esercizio dell'autonomia privata.

3. *Il foro della succursale che svolge attività meramente ausiliari in favore del vettore*

La prima questione che la Corte affronta nel merito, come anticipato, è quella relativa all'interpretazione dell'articolo 7, n. 5, del regolamento Bruxelles I *bis*, ai sensi del quale, nel caso di controversie concernenti "l'esercizio di una succursale, di un'agenzia o di qualsiasi altra sede di attività", una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta (anche³⁵) dinanzi ai giudici del luogo in cui esse sono collocate³⁶.

Come noto, il regolamento non prevede una nozione uniforme di "succursale"³⁷. Nozione che, per ragioni di certezza del diritto, non deve essere ricostruita alla luce delle corrispondenti definizioni di volta in volta elaborate a livello nazionale dagli ordinamenti in cui la succursale è situata, rendendosi piuttosto necessario l'elaborazione di una definizione autonoma ed uniforme. In questo senso, viene in soccorso la consolidata giurisprudenza della Corte di giustizia, la quale, nel corso del tempo, ha elaborato una nozione autonoma di succursale strettamente funzionale alle esigenze relative al riparto della giurisdizione di cui al "sistema Bruxelles"³⁸.

Come riportato dai giudici lussemburghesi nella decisione in commento³⁹, sono, in particolare, due i criteri fondamentali da applicare per stabilire se un'azione giudiziaria relativa all'esercizio di una succursale sia riconducibile o meno ad un determinato Stato membro.

Da un lato, si ritiene che una succursale, per rilevare ai fini della giurisdizione, debba disporre di un "centro operativo" che si manifesti in modo duraturo verso l'esterno come un'estensione di una casa madre. Tale centro deve constare di una direzione ed essere attrezzato in modo da poter trattare affari con terzi, dispensandoli dal rivolgersi direttamente alla casa madre⁴⁰.

³⁴ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 29.

³⁵ Naturalmente, si tratta di foro speciale, pertanto, alternativo. In ogni caso, il passeggero potrà infatti discrezionalmente ricorrere al giudice del luogo di domicilio del convenuto, ex art. 4(1) del regolamento Bruxelles I *bis*, ossia al giudice dello Stato in cui il vettore aereo ha la sede statutaria, l'amministrazione centrale o il principale centro di attività, ex art. 63(1). Cfr. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, Peter Rehder c. Air Baltic Corporation, Causa C-204/08, punto 45.

³⁶ Per un commento, v. P. MANKOWSKI, *Art. 7*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Cologne, 2016, pag. 350; S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, cit., pag. 148; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, cit., pag. 146. Con riferimento al precedente (e corrispondente) art. 5, n. 5, regolamento Bruxelles I, v. M. TEN WOLDE, F. RAGNO, *Articolo 5 n. 5*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, pag. 272; P.R. BEAUMONT, P.E. MCELEAVY, A.E. ANTON, *Private International Law*, Edinburgh, 2011, pag. 318.

³⁷ Né di "agenzia" o di "qualsiasi altra sede di attività".

³⁸ Sentenza della Corte del 22 novembre 1978, ETS Somafer SA c. Saar-Ferngas AG, Causa 33/78, punto 8; S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, cit., pag. 149.

³⁹ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 33.

⁴⁰ Nello stesso senso, Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 19 luglio 2012, *Abmed Mahambia c. Repubblica algerina democratica e popolare*, Causa C-154/11, punto 48; Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 5 luglio 2018, *AB «flyLAL-Lithuanian Airlines», in liquidazione c. «Starptautiska lidosta «Rīga» VAS, «Air Baltic Corporation» AS*, Causa C-27/17, punto 59; Sen-

Dall'altro lato, è altresì necessario che la controversia riguardi atti concernenti l'esercizio di una succursale⁴¹ o impegni assunti da quest'ultima in nome e per conto della casa madre, laddove tali impegni debbano essere adempiuti nello Stato in cui tale succursale è situata⁴².

Poiché la succursale iberica non aveva rivestito alcun ruolo attivo nella compravendita del biglietto aereo, acquistato peraltro *online*, condivisibilmente la Corte, alla luce dell'insussistenza di qualsiasi elemento atto a dimostrare il coinvolgimento della succursale nel rapporto giuridico tra Ryanair e parte ricorrente⁴³, conclude che la competenza non può essere fondata sull'art. 7, n. 5, del regolamento Bruxelles I *bis*. In questo senso, rileva segnalare che la Corte, a sostegno della propria tesi, aggiunge altresì, facendone per il vero brevissimo cenno⁴⁴, che i servizi prestati dalla succursale della compagnia aerea a Girona si riferivano solo ed esclusivamente a questioni fiscali, quindi del tutto estranee alle ragioni della controversia. Tale mancanza di collegamento, anche minimo, tra il contratto da cui è originata la controversia e la specifica attività svolta dalla succursale, conferma, pertanto, l'impossibilità di radicare la giurisdizione ai sensi dell'art. 7, n. 5, del regolamento Bruxelles I *bis*⁴⁵.

In ultimo, sebbene non invocato dalle parti nel caso di specie, merita di essere brevemente preso in considerazione il titolo di giurisdizione di cui all'art. 7, n. 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I *bis*, ai sensi del quale, ove la controversia abbia ad oggetto un contratto di prestazioni di servizi, la persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta (anche) nel luogo di esecuzione dell'obbligazione⁴⁶. Poiché in caso di controversia

tenza della Corte (Terza Sezione) del 18 marzo 1981, *Blanckaert & Willem c. Luise Trost*, Causa 139/80, punto 11. Risulta, pertanto, irrilevante che il suddetto "centro operativo" sia formalmente una persona giuridica distinta rispetto all'impresa madre in nome della quale opera, risultando, invece, indispensabile che si tratti di un'organizzazione dotata di struttura minima in grado di operare per conto della controllante ed in ossequio alle sue direttive.

⁴¹ In tal senso, è utile rilevare come la Sentenza della Corte del 22 novembre 1978, *ETS Somafer SA c. Saar-Ferngas AG*, Causa 33/78, punto 13, precisi che gli atti concernenti l'esercizio della succursale sono tali solo laddove riguardino "[...]controversie vertenti sui diritti e sugli obblighi contrattuali o extracontrattuali relativi alla gestione propriamente detta dell'agenzia, della succursale o della filiale considerate in sé stesse, come quelli relativi alla locazione dell'immobile in cui dette entità hanno sede, ovvero all'assunzione in loco del personale che vi lavora."

⁴² Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 19 luglio 2012, *Abmed Mahamdia c. Repubblica algerina democratica e popolare*, punto 48; Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 5 luglio 2018, *AB «flyLAL-Lithuanian Airlines», in liquidazione c. «Starptautiska lidosta "Rīga"» VAS, «Air Baltic Corporation» AS*, punto 59; nonché, più risalente, Sentenza della Corte del 22 novembre 1978, *ETS Somafer SA c. Saar-Ferngas AG*, Causa 33/78, punto 13. È pacifico che, una volta accertata l'esistenza di una succursale, sarà poi compito del giudice adito stabilire, nel caso concreto, in quale luogo si collochi quel "centro operativo" che, secondo la citata giurisprudenza, la connota, nonché accertare se la controversia tra le parti si riferisca effettivamente all'esercizio della stessa.

⁴³ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX c. Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punto 35. La Corte, pertanto, fonda su tale assunto la risposta al terzo quesito sollevato dal giudice del rinvio, risolvendolo nel senso che "[...] l'articolo 7, punto 5, del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che un'autorità giurisdizionale di uno Stato membro non è competente a conoscere di una controversia riguardante un ricorso per indennizzo proposto ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 e diretto contro una compagnia aerea stabilita nel territorio di un altro Stato membro, per il fatto che tale compagnia possiede una succursale nella circoscrizione dell'autorità giurisdizionale adita, senza che questa succursale abbia avuto un ruolo nel rapporto giuridico tra la compagnia e il passeggero di cui trattasi." Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX c. Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punto 36.

⁴⁴ Omettendo, peraltro, di segnalare nelle premesse di fatto, limitandosi a farne menzione solo in sede di valutazioni di merito.

⁴⁵ In termini generali, v. P. MANKOWSKI, *Art. 7*, cit., pag. 358.

⁴⁶ S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, cit., pag. 97; P. MANKOWSKI, *Art. 7*, cit., pag. 350, e, più specificamente in materia di contratti di trasporto, pag. 240.

nascente da un contratto⁴⁷ di trasporto aereo di persone, il luogo di prestazione del servizio viene pacificamente ricondotto, alternativamente, all'aeroporto di partenza o di arrivo⁴⁸, nel

⁴⁷ Solo incidentalmente, sembra inoltre necessario doversi dare atto della non applicabilità, ormai a più riprese confermata in giurisprudenza, del titolo di giurisdizione dell'illecito. Nonostante la natura anche punitiva della compensazione cui il passeggero ha diritto in forza del diritto derivante uniforme, la riconducibilità dell'obbligo di risarcimento ad un contratto (espresso o implicito ed eseguito) non consente al danneggiato di invocare il foro di cui all'art. 7, n. 2 del regolamento Bruxelles I bis. In giurisprudenza, v. Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker c. Hainan Airlines Co. Ltd, Mohamed Barkan e a. c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16, punto 56 e ss.; in dottrina, sottolineano la funzione risarcitoria della compensazione in parola, tra gli altri, G. PERONI, *In caso di cancellazione di un volo "privato", spetta al passeggero aereo la compensazione pecuniaria*, cit., pag. 1102; A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Rivista di diritto civile*, 2017, pag. 1653, pag. 1655 e pag. 1659; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, pag. 257; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino 2013, pag. 62; C. INGRATOCI, *La responsabilità del vettore aereo per inesecuzione della prestazione*, in R. TRANQUILLI-LEALI, E. ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano, 2011, pag. 179; M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo «Regolamento overbooking»*, in *Diritto del turismo*, 2006, pag. 168, che, tuttavia, pur considerando indubbio che la compensazione pecuniaria assolveva una "funzione riparatoria e compensativa assimilabile ad un risarcimento (forfettizzato) del danno", evidenzia altresì come appaia difficile non individuarne anche una "funzione deterrente e sanzionatoria o di strumento di coercizione indiretta all'adempimento". Rinvengono una funzione della compensazione in parola prevalentemente indennitaria, tra gli altri, C. POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento n. 261/2004 e nell'interpretazione della Corte di giustizia*, in *Responsabilità civile e previdenza*, 2006, pag. 1356, che assimila la natura della compensazione in parola ad un'indennità o ad una penale, "assolutamente scevra da profili – di analisi quantitativa – *latu sensu* risarcitori"; M. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Contratto e impresa Europa*, 2005, pag. 916, secondo cui il regolamento (CE) n. 261/2004 avrebbe l'effetto di integrare il contenuto del contratto di trasporto aereo, escludendo, rispetto alle fattispecie ivi espressamente disciplinate, l'esistenza o comunque gli effetti di un inadempimento del vettore aereo. In generale, una diversa qualificazione della compensazione pecuniaria ex art. 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 avrebbe evidenti conseguenze sull'individuazione della competenza giurisdizionale. Ad esempio, qualificare la suddetta compensazione come conseguenza di un illecito civile, condurrebbe all'applicabilità dell'art. 7, n. 2 del regolamento Bruxelles I bis, così rendendo competente (anche) l'autorità giurisdizionale del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o sarebbe potuto avvenire. In generale, per un commento alla disposizione.

⁴⁸ In dottrina, *ex multis*, P. MANKOWSKI, *Art. 7*, cit., pag. 241; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, cit., pag. 120; F. JAULT-SESEKE, A. LA MATTINA, *Articolo 5 n. 1*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I»*. *Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, pag. 225. In giurisprudenza, Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder c. Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08, punto 40 e s., dove la Corte ha precisato che "gli unici luoghi che presentano un collegamento diretto con i servizi, forniti in esecuzione degli obblighi derivanti dal contratto, sono quelli di partenza e di arrivo dell'aereo", escludendo, in particolare, "gli eventuali luoghi di scalo dell'aeromobile", nonché, chiaramente, tutti i luoghi attraversati in volo. M. LOPEZ DE GONZALO, *Quali (e quanti) fori per le controversie in materia di trasporto?*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2018, pag. 161; G. SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2010, pag. 91; P.R. BEAUMONT, P.E. MCELEAVY, A.E. ANTON, *Private International Law*, cit., pag. 302. Da ultimo, v. anche Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH e a. c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker c. Hainan Airlines Co. Ltd e Mohamed Barkan e a. c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16, punto 68 e ss.

caso in esame tale criterio neanche avrebbe potuto radicare la competenza territoriale del giudice di Girona. A differenza, ad esempio, del foro generale del domicilio del convenuto *ex art. 4* del regolamento Bruxelles I *bis*, il criterio in parola non vale unicamente a determinare il riparto della giurisdizione tra gli Stati membri, ma assume piuttosto valenza di vero e proprio criterio di competenza per territorio⁴⁹, la cui applicazione avrebbe reso competente, tra le Corti spagnole, il solo tribunale di Barcellona, città di destinazione del volo ritardato.

4. *Il comportamento processuale delle parti quale espressione del consenso circa la proroga di giurisdizione del giudice adito*

Escludendo la possibilità di fondare la competenza del giudice adito sulla base del titolo di giurisdizione di cui all'art. 7, n. 5 del regolamento Bruxelles I *bis*, e non avendo le parti invocato il titolo di cui all'art. 7, n. 1, lettera (b), la Corte di giustizia esamina in ultima istanza se la competenza possa essere fondata su una proroga tacita della giurisdizione del giudice adito⁵⁰.

Come noto, il regolamento Bruxelles I *bis*⁵¹ concede alle parti ampi margini di scelta del

⁴⁹ Come noto, l'art. 7 del regolamento Bruxelles I *bis* prevede una serie di casi in cui i criteri di collegamento giurisdizionale sono formulati in maniera talmente precisa e circostanziata da permettere l'individuazione non solo della giurisdizione statale, bensì anche di quella dello specifico giudice territorialmente competente a decidere della controversia. S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, cit., pag. 60 e, più in particolare, pag. 76. Sulla tendenza dei Regolamenti Bruxelles I, prima, e Bruxelles I *bis*, poi, a dettare criteri idonei e sufficienti ad individuare direttamente il giudice territorialmente competente, v. in giurisprudenza Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 3 maggio 2007, *Color Drack GmbH c. Lexx International Vertriebs GmbH*, Causa C-386/05, punto 30 ("L'art. 5, punto 1, lett. b), primo trattino, del regolamento n. 44/2001, che determina sia la competenza internazionale che quella territoriale, mira ad unificare le norme sui conflitti di giurisdizione e, pertanto, a designare direttamente il foro competente senza rinviare alle disposizioni degli ordinamenti nazionali").

⁵⁰ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 27.

⁵¹ Regolamento (UE) n. 1215/2012, considerando 15. In dottrina, sul ruolo dell'autonomia privata, senza pretesa di esaustività si rinvia a J. BASEDOW, *Theorie der Rechtswahl oder Parteiautonomie als Grundlage des Internationalen Privatrechts*, in *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2011, pag. 32; S.M. CARBONE, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale nello spazio giudiziario europeo: dalla convenzione di Bruxelles al Regolamento (CE) n. 44/2001*, in S.M. CARBONE, M. FRIGO, L. FUMAGALLI (a cura di), *Diritto processuale civile e commerciale comunitario*, Milano, 2004, pag. 3 ss.; ID, *Gli accordi di proroga della giurisdizione e le convenzioni arbitrali nella nuova disciplina del Regolamento (UE) 1215/2012*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2013, pag. 651; ID, *Autonomia privata e commercio internazionale. Principi e casi*, Milano, 2014; O. LANDO, *Consumer Contracts and Party Autonomy in Choice of Law*, in *Nordisk Tidsskrift for International Ret*, 1972, pag. 208; A. MALATESTA, G. VITELLINO, *Le novità in materia di proroga della giurisdizione*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, pag. 63; D. MARTINY, *Die Haager Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts – Eine weitere Verankerung der Parteiautonomie*, in *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2015, pag. 624; I. QUEIROLO, *Gli accordi sulla competenza giurisdizionale. Tra diritto comunitario e diritto interno*, Padova, 2000; ID, *Choice of Court Agreements in the New Brussels I-bis Regulation: a Critical Appraisal*, in *Yearbook of Private International Law*, Vol XV, 2013/2014, pag. 113; M. SALVADORI, *Gli accordi di scelta del foro nello spazio giudiziario europeo*, Torino, 2018; A.E. VON OVERBECK, *L'irrésistible extension de l'autonomie de la volonté en droit international privé*, in *Nouveaux itinéraires en droit, Hommage à François Rigaux*, Bruxelles, 1993, pag. 619; H. MIUR-WATT, "Party Autonomy" in *International Contracts*:

giudice competente. Salve le ipotesi dei fori esclusivi⁵² (e con le accennate limitazioni a tutela dei “soggetti deboli”⁵³), le parti di un contratto possono liberamente scegliere il giudice competente, anche quando questo non presentino un collegamento apprezzabile con la fattispecie⁵⁴. Tale e tanta è l'autonomia riconosciuta alle parti, che anche il loro comportamento processuale⁵⁵ può essere espressivo di una volontà di proroga della giurisdizione del giudice unilateralmente scelto dall'attore. Questo, anche in deroga ad un precedente accordo espresso⁵⁶. Ai sensi dell'art. 26 del regolamento Bruxelles I bis, infatti, “*oltre che nei casi in cui la sua competenza giurisdizionale risulta da altre disposizioni del presente regolamento, l'autorità giurisdizionale di uno Stato membro davanti al quale il convenuto è comparso è competente*”.

Due i limiti cui soggiace la norma. Qualora il convenuto sia la parte debole (intesa nei termini di cui sopra), il giudice deve assicurarsi che questa sia informata del suo diritto di eccepire l'incompetenza⁵⁷. Qualora il convenuto (anche “parte forte”) sia invece comparso

from the Makings of a Myth to the Requirements of Global Governance, in *European Review of Contract Law*, 2010, pag. 250; F.C. VILLATA, *L'attuazione degli accordi di scelta del foro nel Regolamento Bruxelles I*, Milano, 2013; ID, *Choice-of-Court Agreements in Favour of Third States' Jurisdiction in Light of the Suggestions by Members of the European Parliament*, in F. POCAR, I. VIARENGO, F.C. VILLATA (a cura di), *Recasting Brussels I*, Milano, 2012, pag. 219 e G. VITELLINO, *La c.d. proroga tacita*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, pag. 78.

⁵² Regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 24.

⁵³ Regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 15 in materia assicurativa; art. 19 in materia di contratti di consumo; art. 23 in materia di contratti di lavoro dipendente. In linea di principio, la tutela si concretizza nella possibilità di scelta del giudice competente solo dopo il sorgere della controversia. Eventuali clausole di proroga della giurisdizione inserite nel contratto, se non unicamente a favore della parte debole, non sono invece valide. La violazione della disciplina sulla proroga espressa della giurisdizione costituisce inoltre motivo ostativo al riconoscimento ed all'esecuzione della relativa decisione che, ex art. 45 dello stesso regolamento, potrà dunque non essere eseguita negli Stati membri richiesti.

⁵⁴ Secondo quanto affermato da certa giurisprudenza, il regolamento Bruxelles I bis presuppone per la sua applicazione almeno che la fattispecie sia connotata da elementi di internazionalità (v. OLG Wien 26 febbraio 2007 - 13R24/07f, in *unalex* AT-372; Cour de cassation (FR) 4 ottobre 2005 - 2-12.959, in *ibidem* FR-70; tale opinione vede espressioni di segno opposto – su cui v. sempre di attualità L. MARI, *Il diritto processuale civile della Convenzione di Bruxelles. Il sistema delle competenze*, Padova, 1999, pag. 167 ss.). La norma sull'accordo di proroga della giurisdizione, di contro, non prevede esplicitamente che la corte la cui giurisdizione viene prorogata sia anche quello dello Stato che con la fattispecie presenta una qualche forma di collegamento.

⁵⁵ V. I. QUEIROLO, *Articolo 24*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, pag. 535; ID, *Private International Law and Submission in a recent Decision of the German Bundesarbeitsgericht*, in *The European Legal Forum*, 2013, pag. 9 ss.; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, Torino, 2011, pag. 120; A.L. CALVO CARAVACA, J. CARASCOSA GONZÁLEZ, *Art. 26*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (eds), *Brussels Ibis Regulation*, Cologne, 2016, pag. 669 e E.B. CRAWFORD, J.M. CARRUTHERS, *International Private Law: A Scots Perspective*, Edinburgh, 2015, pag. 173.

⁵⁶ V. per tutte Sentenza della Corte del 24 giugno 1981, *Elefanten Schuh GmbH c. Pierre Jacqmain*, Causa 150/80, punto 11. Cfr. R. GEIMER, R.A. SCHÜTZE, *Europäisches Zivilverfahrensrecht*, München, 2010, pag. 502.

⁵⁷ Resta peraltro ancora dubbio quale possa essere la conseguenza del mancato rispetto della norma; l'art. 45 del regolamento Bruxelles I bis, infatti, non annovera la violazione dell'art. 26 tra le cause ostative al riconoscimento ed all'esecuzione di una decisione straniera. Sul punto, in dottrina v. A. STAUDINGER, *Art. 26 Brüssel Ia-VO*, in T. RAUSCHER (Hrsg), *Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, Band I, Brüssels Ia-VO*, Köln, 2016, pag. 821 e pag. 839; R. GEIMER, *Internationales Zivilprozessrecht*, München, 2015, pag. 1184. Sia inoltre consentito il rinvio a S. DOMINELLI, *Party Autonomy and Insu-*

per eccepire la competenza del giudice adito, la norma non trova applicazione⁵⁸.

In via preliminare, rispetto all'ordine in cui la Corte di giustizia affronta le questioni sollevate dal giudice di merito, deve accogliersi con favore l'impostazione dell'analisi seguita dalla Cortestessa. Benché questa specifica domanda fosse la prima ad essere sollevata dal giudice del rinvio, correttamente la Corte di giustizia evidenzia la natura sussidiaria della norma in parola, caratteristica che emerge dall'inciso iniziale della disposizione. Le condizioni di applicabilità dell'art. 26, pertanto, devono essere esaminate solo qualora il giudice adito non possa fondare la propria giurisdizione su nessuna altra norma del regolamento⁵⁹.

Sempre in termini generali, si nota come la sentenza, sebbene non affronti il tema direttamente, sembri alimentare una questione sorta in dottrina, ovvero se la norma sulla proroga tacita di giurisdizione attenga solo al riparto internazionale della giurisdizione, ovvero se costituisca un titolo di competenza anche territoriale, con conseguente riduzione del campo di applicazione delle norme interne sul riparto della competenza⁶⁰. Nel primo caso, l'art. 26 del

rance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot, cit., pag. 438, in particolare pag. 443 ss. per ulteriori riferimenti in dottrina ed in giurisprudenza. Deve inoltre segnalarsi come tale obbligo non sanzionato sia una novità introdotta dal regolamento Bruxelles I *bis*, non rinvenendosi precedenti in termini negli antecedenti normativi dello strumento. Il tema era tuttavia emerso in giurisprudenza, e da qui l'intervento chiarificatore del legislatore in sede di rifusione del testo: in materia assicurativa sorgeva la questione dell'applicabilità della disciplina della proroga tacita di giurisdizione anche nei rapporti che vedevano coinvolta, in qualità di convenuta, la parte contrattualmente debole. In tale contesto, la Corte di giustizia dell'Unione europea, anche alla luce della legittimità degli accordi di proroga posteriori al sorgere della controversia tra le parti (e non dunque dell'istaurazione della causa), concludeva per l'integrabilità delle sezioni speciali a tutela della parte debole con la disciplina relativa la proroga tacita della giurisdizione (Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 20 maggio 2010, *Ceská podnikatelská pojišťovna as, Vienna Insurance Group c. Michal Bilas*, Causa C-111/09, su cui in dottrina v. A. LEANDRO, *Lecito anche nelle controversie assicurative accettare la giurisdizione in modo tacito*, in *Guida al Diritto*, 2010, 23, pag. 100; P. MANKOWSKI, *Besteht der europäische Gerichtsstand der rügelosen Einlassung auch gegen von Schutzregimes besonders geschützte Personen?*, in *Recht der internationalen Wirtschaft*, 2010, pag. 667; P. FRANZINA, *Sul carattere "esaustivo" della disciplina comunitaria della giurisdizione in materia di contratti individuali di lavoro*, in *Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2009, pag. 1093; A. TEDOLDI, *La proroga tacita della giurisdizione nelle controversie contro assicurati, consumatori e lavoratori nel reg. UE n. 44/2001*, in *Rivista di diritto processuale*, 2011, pag. 1255 e S. MARINO, *La proroga tacita di giurisdizione nei contratti conclusi dalla parte debole: la sentenza Bilas*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2010, pag. 915).

⁵⁸ In giurisprudenza v. OGH 24 novembre 2009 - 5Nc15/09i, in *unalex*, AT-651; OLG Düsseldorf 29 giugno 2000 - 2 U 76/99, in *ibidem*, DE-44 e OLG Düsseldorf 13 febbraio 1978 - 6 U 184/77, in *ibidem*, DE-456. V. anche BARbG 23 agosto 2012 - 8 AZR 394/11, in *ibidem*, DE-2901, nella parte in cui si legge che "[t]he concept of an entrance of an appearance in Article 24 Brussels I Regulation must be autonomously interpreted and understood as meaning that any act of defence which seeks a dismissal of the action will suffice". L'eccezione dell'incompetenza del giudice adito deve, inoltre, essere presentata secondo i tempi ed i modi prescritti dal diritto interno; v. in questo senso High Court - Queen's Bench Division England and Wales 19 febbraio 2009 - [2009] EWHC 257 (Comm) - *Maple Leaf Macro Volatility Master Fund and Astin Capital Management Limited / Jacques Rouvroy and Krzysztof Trylinski*, in *unalex*, UK-376; Bundesgericht 3 settembre 2002 - 4C.52/2002 /rnd, in *ibidem*, CH-272; Audiencia Provincial Pontevedra 30 luglio 2002 - 2086/2002 - *Cia. De Seguros Y Reaseguros Zurich / Nedlloyd Lijnen B.V.*, in *ibidem*, ES-372 e OGH 11.02.1999 - 2 Ob 22/99w, in *ibidem*, AT-223.

⁵⁹ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. *Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punto 26. Cfr. L. MARI, *Il diritto processuale civile della Convenzione di Bruxelles. Il sistema delle competenze*, cit., pag. 692.

⁶⁰ Nel senso che l'art. 26 del regolamento Bruxelles I *bis* proroghi anche la competenza territoriale del giudice adito, R. GEIMER, R.A. SCHÜTZE, *Europäisches Zivilverfahrensrecht*, cit., pag. 500. Conforme, v. P.F. SCHLOSSER, B. HESS, *Eu-Zivilprozessrecht*, München, 2015, pag. 171. *Contra*, L. MARI, *Il diritto processuale civile della Convenzione di Bruxelles. Il sistema delle competenze*, cit.,

regolamento Bruxelles I *bis* consentirebbe ai giudici di un determinato Stato membro di pronunciarsi su una questione rispetto alla quale difettavano in origine di giurisdizione internazionale. Il giudice adito, tuttavia, dovrebbe verificare sulla base del proprio diritto interno di essere anche territorialmente competente. Nel secondo caso, invece, la costituzione senza eccezione darebbe la possibilità al giudice adito di pronunciarsi sulla controversia⁶¹. La decisione in commento non è invero dirimente – da un lato, la Corte di giustizia espressamente parla di “*giudice adito*”, come del resto fa la norma, dando così ad intendere che l’art. 26 ne possa fondare anche la competenza territoriale⁶². Dall’altro lato, sempre in motivazione, la Corte nota come la domanda del giudice nazionale fosse specificamente diretta ad accertare l’eventuale “*competenza internazionale*” del giudice stesso a conoscere della domanda⁶³. Il dispositivo sul punto, invece, non riporta nessuna indicazione, posto che la Corte conclude per l’inapplicabilità della norma al caso concreto.

Nel merito, la questione centrale su cui si focalizza la Corte di giustizia prende in considerazione un caso particolare, per certi versi assimilabile al silenzio assenso. L’attore conveniva in giudizio Ryanair; della costituzione di quest’ultima non vi è chiara traccia in sentenza (ma si dovrebbe poter presumere posto che il processo non è stato sospeso *ex art. 28* del regolamento⁶⁴); la cancelleria, dubbiosa circa la competenza del tribunale, richiedeva alle parti osservazioni, che non pervenivano, se non dal pubblico ministero. La domanda dunque è la

pag. 704 s (“*In primo luogo, non sembra sostenibile che l’attribuzione di competenza territoriale interna possa essere effetto dell’art. 18 [della convenzione di Bruxelles del 1968]. La norma di riferimento alla situazione di incompetenza risultante dalle altre disposizioni della Convenzione; pertanto, l’effetto attributivo della competenza che essa prevede può riguardare solo la competenza alla stregua del sistema della Convenzione, non la competenza interna [...]. In secondo luogo, [...] sostenere che solo il rigetto dell’eccezione di incompetenza interna comporta attribuzione di competenza ai sensi dell’art. 18 significa confondere i due diversi piani su cui agiscono le norme della Convenzione e quelle del diritto processuale interno*”). Per una ricostruzione dei diversi approcci in dottrina, v. A.L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Art. 26, cit.*, pag. 676.

⁶¹ Il tema del rapporto giurisdizione internazionale e competenza territoriale rileva, inoltre, sotto il diverso ma connesso profilo dell’eccezione stessa. La questione assume particolare rilevanza nel momento in cui il convenuto si costituisca in giudizio eccependo solo il difetto di competenza territoriale del giudice adito, così non contestando anche il difetto di giurisdizione. In tale evenienza, la Corte di cassazione confermava che una simile eccezione non valeva quale tempestiva contestazione ai sensi dell’art. 26 del regolamento Bruxelles I *bis* (Corte di Cassazione Sez. U, ordinanza n. 12105 del 26 maggio 2009, in *Dejure*). In contesti normativi simili, altre corti hanno invece seguito impostazioni opposte: Kantonsgericht Graubünden 13 marzo 2013 - ZK2 12 22, in *unalex* CH-522, nella parte in cui si legge che “*It is sufficient to challenge the local jurisdiction (and not necessarily also the international jurisdiction) in order to make a challenge as to jurisdiction under Article 18 Lugano Convention 1988*”. In dottrina, nel senso che l’eccezione della sola competenza territoriale non vale quale eccezione di competenza giurisdizionale ai fini dell’art. 26 del regolamento Bruxelles I *bis*, v. R. GEIMER, R.A. SCHÜTZE, *Europäisches Zivilverfahrensrecht*, cit., pag. 495; diversamente, nel senso che un’eccezione alla competenza internazionale potrebbe desumersi dalle argomentazioni del convenuto che eccepisce il difetto di competenza territoriale, v. J. KROPHOLLER, J. VON HEIN, *Europäisches Zivilprozessrecht*, Frankfurt am Main, 2011, pag. 466.

⁶² Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell’11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 38.

⁶³ *Ibidem*, punto 39.

⁶⁴ Ai sensi della norma, “*Se il convenuto domiciliato in uno Stato membro è citato davanti a un’ autorità giurisdizionale di un altro Stato membro e non compare, l’ autorità giurisdizionale dichiara d’ ufficio la propria incompetenza, a meno che non sia competente in base alle disposizioni del presente regolamento. L’ autorità giurisdizionale sospende il processo fino a quando non sarà accertato che al convenuto è stata data la possibilità di ricevere la domanda giudiziale o un atto equivalente in tempo utile per poter presentare le proprie difese, ovvero che sono state adottate tutte le misure a tal fine necessarie...*”. In commento alla norma, in dottrina v. per tutti I. QUEIROLO, *Art. 28*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (eds), *Brussels Ibis Regulation*, Cologne, 2016, pag. 696.

seguito, la mancata risposta a richiesta esplicita vale quale espressione della volontà di non contestare la giurisdizione del giudice adito?

Secondo la Corte, la mancata manifestazione del consenso attraverso un comportamento processuale “attivo”⁶⁵ non può valere a provare l’esistenza di un accordo di proroga della giurisdizione⁶⁶. La necessità di fondare un accordo tacito di proroga della giurisdizione su un comportamento processuale “attivo” viene giustificata alla luce dell’impianto dell’art. 26 del regolamento I *bis*; la norma, infatti, presuppone la comparizione del convenuto e, come si legge in sentenza, “un’assenza di osservazioni non può configurare una comparizione ai sensi dell’articolo 26”⁶⁷.

Se la conclusione della Corte deve condividersi nella parte in cui, in buona sostanza, esclude il valore del silenzio-assenso ai fini dell’art. 26 del regolamento, attestandosi così su una linea di continuità con quella giurisprudenza relativa agli accordi espressi di proroga della giurisdizione in cui si sottolinea la necessità del *consensus* tra le parti⁶⁸ (ed attenuando almeno in parte il rischio concreto che la norma porti a determinare un accordo di proroga tacito in difetto di una *volontà reale*⁶⁹), alcuni dubbi sembrano permanere.

Per limitare le considerazioni a quanto rileva in questa sede, ci si potrebbe domandare se la mancata risposta della parte ad una domanda posta direttamente dalla cancelleria o dal giudice possa essere qualificata non come difetto di “comparizione”, come sostenuto dalla Corte di giustizia, ma piuttosto come elemento alla luce del quale valutare la “non contestazione” di una parte del processo. Ci si domanda, in sostanza, se ed in quale misura il silenzio della parte a fronte di esplicita richiesta di chiarimenti possa essere assimilato ad una mancata contestazione della giurisdizione internazionale, esattamente come avviene per il tramite della costituzione in giudizio con esclusiva difesa nel merito. Non è infatti chiaro perché la Corte di giustizia abbia rapportato l’elemento del silenzio alla “comparizione” e non alla “non contestazione”⁷⁰. Tale in-

⁶⁵ In dottrina, sulla necessità di un comportamento “attivo”, cfr. A. STAUDINGER, *Art. 26 Brüssel Ia-VO*, cit., pag. 825 e R. GEIMER, R.A. SCHÜTZE, *Europäisches Zivilverfahrensrecht*, cit., pag. 499, nella parte in cui, rispetto all’elemento della costituzione in giudizio, si sostiene come l’inerzia della parte non possa fondare un comportamento concludente rispetto all’accettazione della giurisdizione del giudice adito.

⁶⁶ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell’11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punto 40.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ Cfr. per tutte nella giurisprudenza sovranazionale, Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 febbraio 2013, *Refcomp S.p.a. c. Axa Corporate Solutions Assurance SA e altri*, Causa C-543/10, punto 26. Nella giurisprudenza interna, v. High Court Ireland, *Dan O’Connor v Masterwood (UK.) Ltd.* [2009] IESC 49; High Court Ireland, *Leo Laboratories Ltd v Crompton BV* [2005] 2 I.R. 225, 235; High Court Ireland, *Bio-Medical Research Ltd v Delatex SA* [2000] 4 I.R. 307; Court of Appeals United Kingdom, *Dresser UK Ltd v Falcongate Freight Management Ltd (The Duke of Yare)* [1992] 2 All E.R. 450; [1991] 2 Lloyd’s Rep. 557; Cass. 9 marzo 2012, n. 3693, *If P&C Insurance Ltd v Allianz S.p.a.*, in *Giust. civ. Mass.*, 2012, 3, 295; Cass. 27 settembre 2006, n. 20887, *Soc. Saneco c. Soc. Toscoline*, in questa *Rivista*, 2007, 1164; Cass. 14 febbraio 2011, n. 3568, *Soc. Fond. Sai c. Soc. Coscos et. al.*, in *Giust. civ. Mass.*, 2011, 2, 234 e Cass. 17 gennaio 2005, n. 731, *Soc. S.G.L. Carbon c. Agenzia maritt. La Rosa*, in *Foro it.*, 4, I, 1178. Oltre alla già citata dottrina, v. J. STRNAD, *Determining the Existence of Consent for Choice-of-Court Agreements under the Brussels I-bis Regulation*, in *The European Legal forum*, 2014, pag. 113 e A. DICKINSON, *Surveying the Proposed Brussels I bis Regulation - Solid Foundations but Renovation Needed*, in *Yearbook of Private International Law*, 2010, pag. 247, a pag. 284 ss.

⁶⁹ Sul tema, v. L. MARI, *Il diritto processuale civile della Convenzione di Bruxelles. Il sistema delle competenze*, cit., pag. 691.

⁷⁰ Per un’attenta analisi dei diversi elementi della “costituzione in giudizio” e “dell’eccezione del difetto di giurisdizione”, v. per tutti A.L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Art. 26*, cit., pag. 672 ss.

certezza sembra essere determinata dalla troppo succinta descrizione dei fatti. Non è infatti chiaro se la convenuta Ryanair si fosse effettivamente costituita in giudizio. Da qui, probabilmente, la necessità di affrontare il tema in termini di “costituzione” piuttosto che di “contestazione”, posto che in difetto della prima, la seconda ontologicamente non potrebbe aversi.

5. *Alcune osservazioni conclusive in tema di coordinamento (tra corti e tra atti normativi) e di metodo (di diritto internazionale privato e processuale dell’Unione europea)*

Nel novero delle (oramai numerose) sentenze della Corte di giustizia dell’Unione europea, su temi di diritto “eurounitario”⁷¹ materiale⁷² ovvero su profili di diritto internazionale privato e processuale⁷³, rese nell’ambito di procedimenti che vedono coinvolta la società Ryanair in qualità di convenuta, la decisione nella causa C-464/18⁷⁴ offre altresì diversi spunti di riflessione tanto in tema di coordinamento tra giudici, per mezzo dello strumento del rinvio pregiudiziale, quanto anche di coordinamento e metodo delle regole di procedura civile internazionale uniforme.

5.1. *Coordinamento tra corti e rinvio pregiudiziale*

In primo luogo, ed assumendo quali lenti focali quelle della cooperazione internazionale, la sentenza evidenzia, ancora una volta, l’importanza che lo strumento del rinvio pregiudiziale di interpretazione assume nel processo di integrazione europea. Tale meccanismo di comunicazione diretta tra corti nazionali e Corte di giustizia dell’Unione europea, chiamata a pronunciarsi sull’interpretazione e la validità del diritto dell’Unione, ha consentito a quest’ultima di assumere le noti vesti del “vero motore di integrazione europea”⁷⁵. Tuttavia, que-

⁷¹ Sull’utilizzo dell’aggettivo, invalso in particolare nella prassi giurisprudenziale italiana (v. già Cassazione civile sez. trib., 3 aprile 2013, n. 8060, in *Dejure*, punto 10.10 e da ultimo Cassazione civile sez. un., 28 marzo 2019, n. 8673, in *ibidem*), si ricorda come la proposta di riforma costituzionale del 2016 (in *GU Serie Generale*, n. 88 del 15 aprile 2016), sostituiva l’aggettivo “comunitario” con “dell’Unione europea” (cfr. art. 117; rimaneva invece “comunitario” all’art. 120), in dottrina v. F. MUNARI, *Gli effetti del diritto dell’Unione europea sul sistema interno delle fonti*, in *Diritto dell’Unione europea*, 2013, pag. 725; R. CAFARI PANICO, *Identità nazionale e identità personale*, in A. DI STASI (a cura di), *Cittadinanza, cittadinanze e nuovi status: profili internazionalistici ed europei e sviluppi nazionali*, Napoli, 2018, pag. 215; L. S. ROSSI, *Riforma della Costituzione italiana e partecipazione all’Unione europea, in federalismi.it – Focus Riforma costituzionale*, 18, 2016, pag. 10, *ivi* nota 17; N. LATRONICO, *L’uso del termine “unionale” anziché “dell’Unione” (o “comunitario”)*, ovvero quando le parole sono importanti, in *Eurojus*, 2015 e M. CONDINANZI, *Da comunitario a unionale. La difficile ricerca di un aggettivo adatto*, in *Eurojus*, 2017.

⁷² Tra le più recenti, in materia di concorrenza ed aiuti di Stato v. Sentenza del Tribunale (Sesta Sezione ampliata) del 13 dicembre 2018, *Ryanair DAC, già Ryanair Ltd e Airport Marketing Services Ltd c. Commissione europea*, Causa T-165/16, impugnata dinanzi alla Corte nella Causa C-205/19 P. Più recentemente, in Italia, ma sempre in tema di concorrenza, v. Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato 29 maggio 2018, su cui G. SINDONI, *La tutela del passeggero-consumatore in caso di cancellazione del volo*, in questa *Rivista*, 2019, pag. 422.

⁷³ Cfr. Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 14 settembre 2017, *Sandra Nogueira e a. c. Crewlink Ireland Ltd e Miguel José Moreno Osacar c. Ryanair Designated Activity Company*, in Cause riunite C-168/16 e C-169/16. In dottrina, per un’analisi in prospettiva internazionalprivatistica delle questioni tra la società Ryanair ed il personale di bordo, v. P.J. PÉREZ, *El conflicto de Ryanair: una lectura desde el derecho internacional privado*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2019, pag. 372 ss.

⁷⁴ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell’11 aprile 2019, *ZX c. Ryanair DAC*, Causa C-464/18.

⁷⁵ Cfr. *ex multis* G. CAGGIANO, *La dottrina italiana nella fase costituente dell’ordinamento giuridico comunitario*, in *Studi sull’integrazione europea*, 2013, pag. 441, a pag. 444.

sto strumento di raccordo tra le varie giurisdizioni impone, esattamente come avviene nel diritto interno italiano, che le ordinanze di rinvio che sollevano questioni pregiudiziali siano adeguatamente circostanziate. Secondo quanto generalmente richiesto dalla stessa Corte di giustizia⁷⁶, l'ordinanza di rinvio deve contenere una sommaria, ma adeguata ricostruzione dei fatti, posto che, in difetto, la corte "può essere indotta a dichiararsi incompetente a statuire sulle questioni sollevate in via pregiudiziale o a respingere la domanda di pronuncia pregiudiziale in quanto irricevibile"⁷⁷.

In questo quadro, già ad una prima lettura della decisione nella recente controversia che vede coinvolta Ryanair in qualità di convenuta, la Corte di giustizia, da un lato, sembra ricordare ai giudici nazionali l'importanza della descrizione dei fatti a fondamento dei procedimenti, e, dall'altra, rimarcare come elementi minimi possano comunque indurla a pronunciarsi sulla questione, senza rigettare la domanda di pronuncia pregiudiziale. In questo senso, rispetto al tema del foro della succursale, la corte scrive, ad esempio, che "nessun elemento nella decisione [di rinvio] suggerisce"⁷⁸ la rilevanza della succursale nella conclusione del contratto. Tale stile di redazione si contrappone ad altri punti della stessa sentenza in cui elementi di fatto vengono descritti come rappresentati dal giudice nazionale, piuttosto che essere "suggeriti" dalla decisione di rinvio. Allo stesso modo, nei passaggi in cui usualmente la Corte di giustizia ripropone analiticamente i fatti a fondamento della domanda, la descrizione è invero breve. Rispetto alle attività svolte dalla succursale spagnola di Ryanair, è solo nella riproposizione del quesito del giudice nazionale, al punto 23 conclusivo della ricostruzione in fatto, che emerge chiaramente come la succursale svolga solo attività ausiliarie per il vettore irlandese. Inoltre, è solo al punto 34, in chiusura dell'analisi del foro della succursale, che il lettore comprende la natura di tali attività ausiliari, in specie attività riferibili a questioni fiscali.

Dal complesso di quanto sopra, dunque, sembrerebbe emergere la volontà della Corte di giustizia di pronunciarsi su questioni che oramai attengono alla quotidianità del diritto dell'Unione, anche a fronte di rinvii pregiudiziali nell'ambito dei quali la ricostruzione dei fatti pare essere appena sufficiente ai fini dell'interpretazione del diritto dell'Unione europea.

La sentenza nell'affare Ryanair, tuttavia, offre due ulteriori spunti di riflessione, tanto in termini di *polycymaking* per migliorare la tutela effettiva dei diritti dei passeggeri nell'Unione europea, quanto in termini di metodo della tutela della parte debole nel diritto internazionale privato e processuale uniforme.

5.2. Mancata compensazione volontaria: ipotesi di riforme procedurali nazionali alla luce della clausola di "disconnessione" del regolamento Bruxelles I bis

Con riferimento al primo dei due temi da ultimo menzionati, la Corte di giustizia specifica nella decisione in commento quello che è il rapporto tra il regolamento Bruxelles I bis ed il regolamento CE n. 261 del 2004 sui diritti del passeggero aereo. Come noto, ai sensi del suo art. 67, il regolamento Bruxelles I bis "non pregiudica l'applicazione delle disposizioni che, in materie particolari, disciplinano la competenza, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni e che sono contenute negli atti dell'Unione o nelle legislazioni nazionali armonizzate in esecuzione di tali atti". Con un'unica frase, la Corte di giustizia sottolinea come il regolamento sui diritti del passeggero aereo non contenga alcuna norma sulla giurisdizione internazionale,

⁷⁶ Raccomandazioni all'attenzione dei giudici nazionali, relative alla presentazione di domande di pronuncia pregiudiziale, in *GU C 257*, 20 luglio 2018, pag. 1, a pag. 3, punto 15.

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX c. Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punto 34.

che deve dunque essere determinata unicamente alla luce delle norme del regolamento Bruxelles I *bis*⁷⁹.

Tale conclusione deve essere condivisa nel merito, posto che il regolamento sui diritti del passeggero aereo non contiene norme sul riparto della giurisdizione o della competenza. Pur prevedendo un diritto alla compensazione, non vengono anche individuate specifiche disposizioni che si pongono in un rapporto di concorrenza con i titoli di giurisdizione contenuti nel regolamento Bruxelles I *bis*. Tale non sembra neanche essere il caso per l'art. 16 del primo strumento, ai sensi del quale il passeggero, insoddisfatto della risposta ottenuta dal vettore a fronte di una richiesta di compensazione, è legittimato a proporre un reclamo dinanzi all'organismo nazionale competente. In molti ordinamenti, infatti, e come avviene in Italia⁸⁰, tale ricorso vale unicamente ad attivare procedure di controllo pubblicistiche volte a sanzionare, eventualmente, il vettore che sia venuto meno agli obblighi imposti dal diritto dell'Unione. Anche in quegli ordinamenti, come quello austriaco⁸¹, dove l'organismo nazionale svolge altresì funzioni di arbitro, non sembra potersi parlare di "procedimento" e di "competenza", in considerazione del fatto che – in linea con la natura intrinseca dei modelli ADR – l'azione dell'autorità nazionale è sempre subordinata all'accettazione dell'arbitrato di tutte le parti⁸².

Diversa è la domanda se il diritto dell'Unione sia contrario al fatto che uno Stato possa

⁷⁹ Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, ZX c. Ryanair DAC, Causa C-464/18, punti 32 e 36. Nonostante in sentenza non venga espressamente menzionato, parlandosi solo di controversie per l'azione di compensazione di cui all'art. 7 del regolamento sui diritti passeggero, la norma rilevante di quest'ultimo strumento sarebbe l'art. 16, ai sensi del quale "Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio [...]. Fatto salvo l'articolo 12, ciascun passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo designato ai sensi del paragrafo 1 o presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro in merito ad una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un paese terzo e diretto a un aeroporto situato in tale territorio [...]". Nella giurisprudenza interna, v. in senso conforme Cassazione civile sez. un., 13 febbraio 2020, n. 3561, in *Dejure*, punto 4.1 ("Preliminarmente, va detto che il Regolamento CE n. 261 del 2004 che istituisce Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato e che abroga il Regolamento n. 295 del 1991, sulla base del quale hanno agito i due acquirenti dei biglietti aerei del volo soppresso, non contiene criteri riguardanti la competenza giurisdizionale ma detta esclusivamente la griglia minima di tutela in favore di viaggiatori aerei che si trovino nelle peculiari situazioni in esso indicate e quindi le sue disposizioni non sono funzionali alla risoluzione della questione di giurisdizione sollevata").

⁸⁰ Tale competenza è in particolare riservata all'E.N.A.C. (cfr. Decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69, Disposizioni sanzionatorie per la violazione del regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, in *GU* n. 54 del 6 marzo 2006).

⁸¹ V. legge Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte erlassen wird und das Eisenbahngesetz 1957, das Kraftfabrliniengesetz, das Luftfahrtgesetz, das Schifffahrtsgesetz und das Verbraucherbehörden-Kooperationsgesetz geändert werden (Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz – PFAG), in *BGBLA*, 2015, n. 61, del 22 maggio 2015, Art. 1, §1 („Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte ist einzurichten, um Streit- bzw. Beschwerdefälle aus der Beförderung von Fahrgästen bzw. Fluggästen auf Eisenbahnen, mit Kraftfabrlinien, in der Luftfahrt und in der Schifffahrt bei einer unabhängigen Schlichtungsstelle zu klären und außergerichtlich beizulegen. Sie dient als Durchsetzungsstelle nach den in § 2 Z 1 zitierten unionsrechtlichen Verordnungen“).

⁸² Ipotesi che non ricorre nel caso austriaco (Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten erlassen wird und das Konsumentenschutzgesetz, das Gebührengesetz 1957 und das Verbraucherbehörden-Kooperationsgesetz geändert werden, in *BGBLA*, n. 105, del 13 agosto 2015, Art. 1, §12).

eventualmente riconoscere una competenza obbligatoria a tali organismi anche a condannare il vettore al pagamento della compensazione. L'art. 16 del regolamento sui diritti dei passeggeri non sembra costituire ostacolo insormontabile in tal senso; ai sensi della norma, infatti, “[l']organismo adotta tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri”. Nessun dubbio circa il fatto che simili decisioni potrebbero contribuire a migliorare il livello di tutela dei passeggeri, in particolare se si considera che, una volta accertata la violazione del diritto dell'Unione ai fini della determinazione della sanzione, la condanna al pagamento della compensazione si traduce in una procedura dai contorni più amministrativi che giudiziari. Procedimenti in cui autorità non giurisdizionali possono condannare una parte al pagamento di una somma di denaro non sono invero alieni ad alcuni sistemi giuridici; come noto, nel settore delle comunicazioni, il consumatore può attivare procedure di conciliazione obbligatoria dinanzi al Co.re.com⁸³, per chiedere sempre allo stesso organismo di definire la controversia, entro tre mesi dalla conclusione del (fallito) tentativo di conciliazione. Tale possibilità si aggiunge al diritto del consumatore di adire l'autorità giurisdizionale ordinaria.

Qualora, dunque, anche in tema di tutela del passeggero aereo un ordinamento dovesse perseguire modelli di giustizia accelerata con concentrazione della competenza all'organo nazionale deputato a pronunciarsi sui reclami presentati ai sensi dell'art. 16 del regolamento CE n. 261 del 2004, al fine di assicurare “tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri”, potrebbero sorgere questioni di coordinamento tra titoli di giurisdizione. Il legislatore che volesse incentivare tali strumenti di risoluzione fondandosi sul diritto derivato, dovrebbe in primo luogo salvaguardare la natura opzionale del procedimento fondato sull'art. 16 del regolamento sui diritti del passeggero. Diversamente, la clausola di disconnessione del regolamento Bruxelles I *bis* opererebbe pienamente, posto che questa non offre alla parte interessata la possibilità di scegliere tra l'uno e l'altro regime⁸⁴ imperativo⁸⁵, con evidente pregiudizio per il passeggero in termini di scelta dello Stato dinanzi al quale radicare la controversia.

Inoltre, un regime obbligatorio imporrebbe alla Corte di giustizia di pronunciarsi sul fondamento europeo di un simile criterio posto che la clausola di disconnessione del regolamento Bruxelles I *bis* opera unicamente in favore di titoli di giurisdizione contenuti in “altri atti dell'Unione”. Certamente, l'art. 16 del regolamento CE n. 261 del 2004 non prevede in termini chiari una competenza dinanzi alla quale radicare la richiesta di pagamento della compensazione sulla base del previo accertamento pubblicistico della violazione del diritto dell'Unione. La Corte di giustizia, in tale scenario, verosimilmente negherebbe la natura di “titolo di giurisdizione” all'art. 16, con conseguente prevalenza del regolamento Bruxelles I *bis* sulla disciplina interna “ispirata” dal (ma non “attuativa” del) regolamento sui diritti dei passeggeri aerei.

Si aggiunga, inoltre, che nel negare l'operatività della clausola di disconnessione del regolamento Bruxelles I *bis* in favore di un eventuale regime nazionale imperativo quale quello descritto, la Corte di giustizia potrebbe far valere il pregiudizio per il passeggero. Questo, infatti, non potrebbe più scegliere tra il foro del domicilio del convenuto ed il foro del contratto, ma rimarrebbe con la sola opzione di iniziare i procedimenti dinanzi alle autorità di cui all'art. 16 del regolamento CE n. 261 del 2004, lo Stato membro in cui la presunta violazione si è realizzata.

⁸³ Regolamento per la soluzione delle controversie tra utenti e operatori di comunicazioni elettroniche (delibera n. 203/18/CONS).

⁸⁴ P.F. SCHLOSSER, B. HESS, *Eu-Zivilprozessrecht*, cit., pag. 279.

⁸⁵ Non è imperativo, ad esempio, il regolamento (CE) n. 805/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che istituisce il titolo esecutivo europeo per i crediti non contestati, in *GU L* 143, 30 aprile 2004, pag. 15. Con la conseguenza, dunque, che l'attore potrà in questo caso scegliere se fondare le proprie pretese sull'uno o sull'altro regolamento.

Alla luce di quanto sopra, da un lato, azioni volte ad ottenere il pagamento della compensazione dinanzi all'autorità nazionale deputata ad assicurare il rispetto del regolamento CE n. 261 del 2004, difficilmente potrebbero considerarsi instaurate sulla base di un titolo di giurisdizione in concorso con quelli contenuti nel regolamento Bruxelles I *bis*. Tale circostanza, dunque, dovrebbe continuare ad escludere l'applicabilità dell'art. 67 del regolamento Bruxelles I *bis* anche qualora uno Stato perseguisse un modello di giustizia accelerata. Dall'altro lato, una – non credibile – attivazione della clausola di disconnessione in ipotesi quali quella descritta, rischierebbe di andare contro gli interessi del passeggero, nella misura in cui questo si vedrebbe ridurre il novero dei fori dinanzi ai quali radicare la lite.

Eventualmente concepita entro questi limiti, una “giustizia amministrativa accelerata” inidonea ad attivare la clausola di disconnessione del regolamento Bruxelles I *bis* potrebbe presentare indubbi vantaggi, e quindi essere compatibile con l'art. 16 del regolamento sui diritti del passeggero nella parte in cui richiede che l'organismo nazional adotti tutte le misure necessarie per garantire che siano (*effettivamente*) rispettati i diritti dei passeggeri.

5.3. Il “metodo” di tutela del passeggero nel diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea

Con riferimento, invece, al tema della coerenza metodologica del diritto internazionale privato e processuale, come si è visto, la sentenza conferma lo *status* particolare del passeggero. Se è vero che, almeno in parte, il diritto internazionale privato e processuale dovrebbe “proiettare” all'esterno le politiche interne dell'ordinamento di appartenenza⁸⁶, appare con tutta evidenza come l'obiettivo di tutelare il passeggero-parte debole del contratto di trasporto non sia perfettamente realizzato. Laddove, infatti, il regolamento Roma I sulla legge applicabile ai contratti prevede espressamente una norma che, a certe condizioni, detta criteri di collegamento a tutela della parte debole⁸⁷, il regolamento Bruxelles I *bis* non ha norme specificamente dedicate alla tutela del passeggero.

Una “situazione claudicante” metodologicamente difficile da giustificare⁸⁸ alla luce delle quale il passeggero viene protetto quale parte debole del rapporto contrattuale qualora si tratti di determinare la legge applicabile al contratto di trasporto, ma privo di tutela specifica qualora si debba individuare il giudice competente a trattare la causa. Più chiara, invece, la scelta sotto il profilo sistematico: l'accennata esclusione sarebbe compensata, almeno per i passeggeri aerei, dal coordinamento del regolamento Bruxelles I *bis* con la disciplina di diritto uniforme. La convenzione di Montreal del 1999, all'art. 33, prevede che l'attore possa scegliere di radicare l'azione dinanzi ai giudici di uno Stato parte, ai giudici dello Stato⁸⁹ del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione.

⁸⁶ Cfr. *ex multis*, J. KROPHOLLER, *Internationales Privatrecht*, Tübingen, 1990, pag. 30.

⁸⁷ Regolamento (CE) n. 593/2008, art. 5.

⁸⁸ Sul tema, v. nella più recente dottrina G. RÜHL, *The Protection of Weaker Parties in the Private International Law of the European Union: A Portrait of Inconsistency and Conceptual Truancy*, cit., pag. 335 ss.

⁸⁹ Nel senso che la norma si limita a disciplinare il riparto internazionale della giurisdizione, senza anche individuare il giudice territorialmente competente, v. da ultimo in giurisprudenza Cassazione civile sez. un., 8 luglio 2019, n. 18257, in *Dejure*. Come conseguenza, la competenza territoriale è determinata dalla *lex fori*, dunque dal codice del consumo che prevede fori imperativi a protezione della parte debole (in giurisprudenza, cfr. Giudice di pace, Bari 7 marzo 2011, n. 1600, in *Dejure*; in dottrina, sulle riforme del 2014 del codice del consumo con particolare riferimento ai contratti di trasporto passeggeri, v. E.G. ROSAFIO, *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, in *Rivista del diritto della navigazione*, 2013, pag. 667).

In aggiunta, qui usualmente parlandosi di “quinta giurisdizione”, e solo per le azioni di risarcimento del danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, la causa può essere promossa anche nel territorio dello Stato parte nel quale al momento dell’incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri.

Certo; ipotesi di trattamento asimmetrico nei conflitti di legge e nella procedura civile uniforme di derivazione unionale non possono essere esclusi a priori laddove quest’ultima non abbia convenzioni internazionali o altri atti di diritto dell’Unione europea con i quali coordinarsi (ovvero quando ad esempio la disciplina internazionale non sia esaustiva).

Con specifico riferimento al passeggero aereo, la situazione “claudicante *sostanziale*” si realizza quando la convenzione di Montreal non è applicabile – come appunto avviene nel caso delle azioni fondate sulle domande di compensazione *ex art. 7* del regolamento (CE) n. 261/2004. Le regole generali di procedura civile internazionale dell’Unione europea, che non contengono disposizioni specifiche a tutela della parte debole assumendo che si applichi un regime uniforme, tornano applicabili.

Tra queste “regole ordinarie”, assume particolare rilevanza l’art. 7 del regolamento Bruxelles I *bis*, nella parte in cui istituisce il foro alternativo (a quello generale del domicilio del convenuto) del contratto.

Come accennato, nella decisione in commento la Corte di giustizia non si è soffermata sul foro del contratto poiché le parti, per evidenti ragioni di (non) utilità, non lo hanno invocato nel caso specie. Tuttavia, in prospettiva generale, deve necessariamente darsi atto di come il foro della prestazione del servizio di trasporto di persone, *i.e.* il foro del luogo in cui il servizio è stato o avrebbe dovuto essere prestato in base al contratto, sia stato fatto coincidere per le azioni fondate sull’art. 7 del regolamento (CE) n. 261/2004, con il luogo di partenza o con il luogo di arrivo dell’aereo quali indicati nel contratto⁹⁰.

Benché il luogo di partenza o di arrivo non coincida necessariamente con, e non possa dunque sostituire il, *forum actoris* riconosciuto al consumatore dall’art. 18 del regolamento Bruxelles I *bis*, vi è chi, in tale approccio, vede un tentativo di mitigazione⁹¹, o di “flessibilizzazione” delle regole generali, suggerito dall’impossibilità di applicare al passeggero-consumatore le norme a tutela della parte debole del regolamento Bruxelles I *bis* laddove questo torni ad essere il quadro normativo di riferimento. Un tentativo, quello della giurisprudenza, di interpretare criteri generali ispirati a principi di prossimità tra foro e contratto che privilegiano non già il luogo in cui il vettore, nella sua sede o nel suo stabilimento, svolge quelle attività necessarie per compiere il volo, ma che valorizzano piuttosto la prossimità tra il contratto ed il passeggero, ove diventano dirimenti il luogo di *check in*, di partenza e di atterraggio⁹².

In altre parole, e per concludere, laddove la combinazione del *drafting* normativo del regolamento Bruxelles I *bis* con l’operare (o l’inoperare) del suo meccanismo di coordinamento con una disciplina internazionale adeguata porti all’applicazione di norme sulla giurisdizione formulate senza tener conto delle specifiche necessità di tutela del contraente debole (art. 7 Bruxelles I *bis*), la giurisprudenza tenta, nel limite del possibile, di “riguadagnare” al-

⁹⁰ Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder c. Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08, punto 40; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH e a. c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker c. Hainan Airlines Co. Ltd e Mohamed Barkan e a. c. Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16, punto 68 e ss.

⁹¹ In questi termini, E.G. ROSAFIO, *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, cit., pag. 681.

⁹² Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder c. Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08, punto 39 s.

cuni spazi di protezione, pur evidentemente non potendo arrivare a riconoscere il *forum actoris* al passeggero che attivamente si sposta dal proprio domicilio per volare – come sovente accade nel contesto dei viaggi *low cost* acquistati direttamente *online* per voli da aeroporti stranieri a poca distanza dal confine⁹³.

STEFANO DOMINELLI

*Ricercatore TD A di Diritto internazionale
nell'Università degli Studi di Genova*

PIETRO SANNA

Dottorando di ricerca presso l'Università di Genova

⁹³ Nello specifico caso dei voli acquistati direttamente online, si ricorda inoltre recente giurisprudenza della Corte di cassazione resa specificamente sull'art. 33 della convenzione di Montreal del 1999. Posto che solo per le azioni connesse al risarcimento del danno per morte o lesione, al passeggero è concesso iniziare il procedimento giurisdizionale dinanzi alla autorità dello Stato parte in cui ha la propria residenza, la Cassazione, fuori da queste ipotesi, ha dovuto determinare l'espressione "sede dell'attività" e del "luogo in cui possiede un'impresa" nel contesto di un sito internet accessibile dall'Italia sul quale alcune persone compravano un viaggio Copenaghen-Havana. La Corte di cassazione, anche richiamando la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (sviluppata sui contratti conclusi online dai consumatori), conclude che la nozione dello stabilimento, in un "non luogo" come l'internet, "non può che identificarsi con il domicilio dell'acquirente, trattandosi dell'unico indicatore fornito di un adeguato grado di determinazione e prevedibilità" (Cass. civile, S.U., 8 luglio 2019, n. 18257, in *Dejure*, punto 12.3).

ISSN 0012-348x