

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. XIX
n. 69

SENTENZA

DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA (PRIMA SEZIONE) DEL 7 NOVEMBRE 2019, CAUSA C-213/18, ADRIANO GUAITOLI ED ALTRI CONTRO EASYJET AIRLINE CO. LTD. DOMANDA DI PRONUNCIA PREGIUDIZIALE PROPOSTA DAL TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA (ITALIA). RINVIO PREGIUDIZIALE, COOPERAZIONE GIUDIZIARIA IN MATERIA CIVILE, COMPETENZA GIURISDIZIONALE, RICONOSCIMENTO ED ESECUZIONE DELLE DECISIONI IN MATERIA CIVILE E COMMERCIALE, REGOLAMENTO (UE) N. 1215/2012, ARTICOLO 7, PARAGRAFO 1, LETTERA A), AUTORITÀ GIURISDIZIONALE COMPETENTE IN MATERIA CONTRATTUALE, REGOLE COMUNI IN MATERIA DI COMPENSAZIONE ED ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN CASO DI NEGATO IMBARCO, DI CANCELLAZIONE DEL VOLO O DI RITARDO PROLUNGATO

(Articolo 144-ter del Regolamento del Senato)

Comunicata alla Presidenza il 5 dicembre 2019

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

7 novembre 2019 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Cooperazione giudiziaria in materia civile – Competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale – Regolamento (UE) n. 1215/2012 – Articolo 7, paragrafo 1, lettera a) – Autorità giurisdizionale competente in materia contrattuale – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articoli 5, 7, 9 e 12 – Convenzione di Montreal – Competenza – Articoli 19 e 33 – Domanda di compensazione e di risarcimento del danno derivante dalla cancellazione e dal ritardo di voli»

Nella causa C-213/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale ordinario di Roma (Italia), con ordinanza del 26 febbraio 2018, pervenuta in cancelleria il 26 marzo 2018, nel procedimento

Adriano Guaitoli,

Concepción Casan Rodriguez,

Alessandro Celano Tomassoni,

Antonia Cirilli,

Lucia Cortini,

Mario Giuli,

Patrizia Padroni

contro

easyJet Airline Co. Ltd,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da J.-C. Bonichot, presidente di sezione, M. Safjan (relatore) e L. Bay Larsen, giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per A. Guaitoli, A. Celano Tomassoni, M. Giuli, C. Casan Rodriguez, A. Cirilli, L. Cortini e P. Padroni, da A. Guaitoli e G. Guaitoli, avvocati;
- per easyJet Airline Co. Ltd, da G. d'Andria, avvocato;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da F. De Luca, avvocato dello Stato;

– per la Commissione europea, da M. Heller, N. Yerrell e L. Malferrari, in qualità di agenti, sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 giugno 2019, ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 33 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38; in prosieguo: la «convenzione di Montreal»), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1, rettifica GU 2007, L 329, pag. 64), e del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2012, L 351, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, i sigg. Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni e Mario Giuli e le sig.re Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini e Patrizia Padroni e, dall'altro, easyJet Airline Co. Ltd, in merito a una domanda di compensazione pecuniaria del danno derivante dalla cancellazione di un volo e dal ritardo di un altro volo.

Contesto normativo

Diritto internazionale

- 3 La convenzione di Montreal è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.
- 4 L'articolo 19 di tale convenzione, rubricato «Ritardo», prevede quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».
- 5 L'articolo 33 della medesima convenzione, intitolato «Competenza giurisdizionale», così dispone:

«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.

(...)
4. Si applicano le norme procedurali del tribunale adito».

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 261/2004

- 6 L'articolo 1 del regolamento n. 261/2004, rubricato «Oggetto», al paragrafo 1, prevede quanto segue:

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

- a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;
- b) cancellazione del volo;
- c) ritardo del volo».

7 L'articolo 5 di tale regolamento, rubricato «Cancellazione del volo», così dispone:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

- a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;
- b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e
- c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:
 - i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure
 - ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure
 - iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo».

8 L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria» prevede quanto segue:

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

- a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri;
- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;
- c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

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

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

- a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1500 km; o
- b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1500 e 3500 km; o
- c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

3. La compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 è pagata in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica».

9 Ai sensi dell'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, rubricato «Diritto ad assistenza»:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito:

- a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;
- b) alla sistemazione in albergo:
 - qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o
 - qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;
- c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro).

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati».

10 L'articolo 12 di tale regolamento, intitolato «Risarcimenti supplementari», al paragrafo 1, così dispone:

«Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento».

Regolamento n. 1215/2012

11 Il capo II del regolamento n. 1215/2012, rubricato «Competenza», è suddiviso in dieci sezioni, di cui la prima, la seconda e la quarta sono intitolate rispettivamente «Disposizioni generali», «Competenze speciali» e «Competenza in materia di contratti conclusi da consumatori».

12 L'articolo 4 di tale regolamento, inserito nella sezione 1 del capo II dello stesso, al paragrafo 1, prevede quanto segue:

«A norma del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro cittadinanza, davanti alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro».

13 In forza dell'articolo 7 di detto regolamento, contenuto nella sezione 2 di tale capo II:

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

- 1) a) in materia contrattuale, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio;
- b) ai fini dell'applicazione della presente disposizione e salvo diversa convenzione, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è:

(...)

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

(...)».

14 L'articolo 17 del medesimo regolamento, contenuto nella sezione 4 del capo II di quest'ultimo, prevede norme sulla competenza in materia di contratti conclusi da consumatori, le quali, tuttavia, non si applicano, in forza del paragrafo 3 di tale articolo, ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale.

15 Al capo VI del regolamento n. 1215/2012, rubricato «Disposizioni transitorie», figura l'articolo 66, il cui paragrafo 1 così dispone:

«Il presente regolamento si applica solo alle azioni proposte, agli atti pubblici formalmente redatti o registrati e alle transazioni giudiziarie approvate o concluse alla data o successivamente al 10 gennaio 2015».

16 Ai sensi dell'articolo 67 di tale regolamento, che rientra nel capo VII di quest'ultimo, intitolato «Relazione con altri atti normativi»:

«Il presente regolamento 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».

17 L'articolo 71 di detto regolamento, anch'esso contenuto nello stesso capo VII, al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Il presente regolamento lascia 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».

Regolamento (CE) n. 44/2001

18 L'articolo 5 del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1), contenuto nella sezione 2, intitolata «Competenze speciali», del capo II di tale regolamento, a sua volta intitolato «Competenza», è così formulato:

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

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

- b) [a]i fini dell'applicazione della presente disposizione e salvo diversa convenzione, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è:
- nel caso della compravendita di beni, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto,
 - nel caso della prestazione di servizi, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto;
- c) la lettera a) si applica nei casi in cui non è applicabile la lettera b).

(...)).

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 19 I ricorrenti di cui al procedimento principale hanno stipulato con easyJet Airline, compagnia aerea con sede legale nel Regno Unito, un contratto di trasporto aereo per un volo di andata Roma Fiumicino (Italia) – Corfù (Grecia) con partenza 4 agosto 2015, alle 20.20, e un volo di ritorno Corfù – Roma Fiumicino il 14 agosto 2015, alle 23.25.
- 20 Il volo di andata è stato annunciato in ritardo e infine annullato e posticipato al giorno successivo. I ricorrenti di cui al procedimento principale non avrebbero ricevuto né l'offerta d'imbarco su altro volo di diversa compagnia, né la possibilità di consumare un pasto o uno spuntino, né altra forma di assistenza, indennizzo o rimborso, nonostante una richiesta formale fattane a easyJet Airline.
- 21 Il volo di ritorno, a sua volta, è stato ritardato per una durata superiore a due ore e inferiore a tre ore.
- 22 Il 28 giugno 2016 i ricorrenti di cui al procedimento principale, domiciliati a Roma (Italia), hanno adito il Tribunale ordinario di Roma (Italia) ai fini della condanna di easyJet Airline al pagamento delle compensazioni pecuniarie di cui agli articoli 5, 7 e 9 del regolamento n. 261/2004 nonché al risarcimento dei danni materiali supplementari e dei danni morali derivanti dall'inadempimento da parte di easyJet Airline dei suoi obblighi contrattuali.
- 23 easyJet Airline ha sollevato due eccezioni d'incompetenza del giudice adito, la prima basata sul valore della controversia, la seconda sulle norme in materia di competenza territoriale.
- 24 Il Tribunale ordinario di Roma ha respinto la prima eccezione d'incompetenza, tuttavia, con riferimento alla seconda, esso ha rilevato che la sua competenza dipendeva dal diritto applicabile – diritto nazionale o diritto dell'Unione – e dall'interpretazione che doveva darsi a quest'ultimo.
- 25 A tal riguardo, il giudice del rinvio solleva innanzitutto la questione dell'applicabilità della convenzione di Montreal alla controversia di cui al procedimento principale, o quanto meno a una parte di essa, o se detta controversia rientri esclusivamente nell'ambito del regolamento n. 261/2004.
- 26 In seguito, nel caso di un'applicazione esclusiva o parziale della convenzione di Montreal, il giudice del rinvio si chiede se la regola contenuta all'articolo 33 di quest'ultima si limiti, come giudicato dalla Corte di Cassazione (Italia), a individuare lo Stato competente o se, soluzione per la quale sembra propendere il giudice a quo, tale regola disciplini anche l'individuazione del giudice competente all'interno di tale Stato.
- 27 Il giudice del rinvio sottolinea che sarebbe competente a conoscere della controversia principale, in applicazione delle norme di procedura civile nazionali, solo nel caso in cui si giudicasse che la convenzione di Montreal è esclusivamente applicabile a tale controversia e che l'articolo 33 di tale convenzione deve essere interpretato nel senso che esso determina solo lo Stato competente. In caso contrario, detta controversia rientrerebbe nella competenza del Tribunale di Civitavecchia (Italia), nella cui circoscrizione si trova l'aeroporto di partenza del volo di andata e di arrivo del volo di ritorno.

28 Alla luce di quanto precede, il Tribunale ordinario di Roma ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se, qualora una parte, avendo subito il ritardo o la cancellazione di un volo, richieda congiuntamente, oltre alle indennità forfettarie e standardizzate di cui agli articoli 5, 7 e 9 del regolamento 261/2004, anche il risarcimento del danno ai sensi dell'articolo 12 dello stesso regolamento, si debba applicare l'articolo 33 della Convenzione di Montreal, oppure se la "competenza giurisdizionale" (sia internazionale che interna) sia comunque regolata dall'articolo 5 del regolamento 44/2001.
- 2) Se, nella prima ipotesi di cui al quesito n. 1, l'articolo 33 della Convenzione di Montreal si debba interpretare nel senso che esso disciplina soltanto il riparto della giurisdizione tra gli Stati, oppure nel senso che esso disciplina anche la competenza territoriale interna al singolo Stato.
- 3) Se, nella prima ipotesi di cui al quesito n. 2, l'applicazione dell'articolo 33 della Convenzione di Montreal sia "esclusiva" e precluda l'applicazione dell'articolo 5 del Regolamento 44/2001, oppure se le due disposizioni possano essere applicate congiuntamente, in modo da determinare direttamente sia la giurisdizione dello Stato, sia la competenza territoriale interna dei suoi giudici».

Sulle questioni pregiudiziali

Osservazioni preliminari

- 29 Si deve precisare che, anche se, nelle sue questioni pregiudiziali, il giudice del rinvio ha fatto formalmente riferimento al regolamento n. 44/2001, sono le disposizioni del regolamento n. 1215/2012 che, conformemente all'articolo 66, paragrafo 1, di quest'ultimo, si applicano *ratione temporis* nella causa di cui al procedimento principale. Infatti, l'azione della quale è investito il giudice del rinvio è stata proposta dopo il 10 gennaio 2015.
- 30 Inoltre, come emerge da giurisprudenza costante, la circostanza che detto giudice abbia formulato la sua domanda di pronuncia pregiudiziale facendo riferimento a determinate disposizioni del regolamento n. 44/2001 non osta a che la Corte fornisca a detto giudice tutti gli elementi di interpretazione che possono essere utili per la soluzione della causa di cui è investito, indipendentemente dalla circostanza che esso vi abbia fatto o meno riferimento nella formulazione delle sue questioni (v., per analogia, sentenza del 6 giugno 2019, Weil, C-361/18, EU:C:2019:473, punto 26).
- 31 Inoltre, occorre rammentare che, poiché il regolamento n. 1215/2012 abroga e sostituisce il regolamento n. 44/2001 che ha, a sua volta, sostituito la Convenzione del 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 1972, L 299, pag. 32), l'interpretazione fornita dalla Corte circa le disposizioni di quest'ultimo strumento giuridico vale anche per il regolamento n. 1215/2012 quando tali disposizioni possono essere qualificate come equivalenti (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, punto 23).
- 32 Infine, come emerge dalla domanda di pronuncia pregiudiziale, i ricorrenti nel procedimento principale chiedono sia la compensazione pecuniaria forfettaria e il rimborso delle spese previsti agli articoli 7 e 9 del regolamento n. 261/2004 sia il risarcimento supplementare di cui all'articolo 12 di tale regolamento, ossia il risarcimento dei danni materiali supplementari e del danno morale asseritamente subiti. Nei limiti in cui il risarcimento supplementare è disciplinato dalla convenzione di Montreal (v., in tal senso, sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, EU:C:2011:652, punto 38), ne consegue che, in una controversia come quella di cui al procedimento principale, sussistono due regimi di responsabilità del vettore aereo nei confronti dei passeggeri: uno fondato sul regolamento n. 261/2004, l'altro fondato sulla convenzione di Montreal.

Sulla prima questione

- 33 Con la sua prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 7, punto 1, l'articolo 67 e l'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 nonché l'articolo 33 della convenzione di Montreal debbano essere interpretati nel senso che il giudice di uno Stato membro, investito di un'azione diretta ad ottenere sia il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati previsti dal regolamento n. 261/2004 sia il risarcimento di un danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione della convenzione di Montreal, deve valutare la propria competenza, per il primo capo della domanda, alla luce dell'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012 e, per il secondo capo, alla luce dell'articolo 33 di tale convenzione.
- 34 Per quanto attiene alla competenza a statuire su domande come quelle di cui al procedimento principale, la Corte ha già precisato che nei limiti in cui i diritti fondati sulle disposizioni, rispettivamente, del regolamento n. 261/2004 e della convenzione di Montreal rientrano in contesti normativi distinti, le norme sulla competenza internazionale previste da tale convenzione non sono applicabili alle domande presentate unicamente sulla base del regolamento n. 261/2004, le quali devono essere esaminate alla luce del regolamento n. 44/2001 (v., in tal senso, sentenza del 10 marzo 2016, *Flight Refund*, C-94/14, EU:C:2016:148, punto 46 e giurisprudenza ivi citata).
- 35 Lo stesso vale nell'ambito di una controversia, come quella di cui al procedimento principale, in cui le domande dei ricorrenti sono fondate al contempo sulle disposizioni del regolamento n. 261/2004 e sulla convenzione di Montreal.
- 36 Inoltre, l'articolo 67 e l'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 consentono l'applicazione di norme sulla competenza giurisdizionale riguardanti materie particolari che sono contenute rispettivamente in atti dell'Unione o in convenzioni di cui gli Stati membri siano parti contraenti. Poiché il trasporto aereo costituisce una siffatta materia particolare, le norme sulla competenza previste dalla convenzione di Montreal devono potersi applicare all'interno del contesto normativo introdotto da quest'ultima.
- 37 In tali circostanze, per quanto attiene, da un lato, alle domande fondate sugli articoli 5, 7 e 9 del regolamento n. 261/2004, il giudice del rinvio, per conoscere della controversia di cui è investito, deve verificare la propria competenza conformemente al regolamento n. 1215/2012.
- 38 A tal riguardo, occorre rammentare che, al fine di potenziare la tutela giuridica delle persone residenti nell'Unione, permettendo al contempo all'attore d'identificare facilmente il giudice che può adire, e al convenuto di prevedere ragionevolmente dinanzi a quale giudice può essere citato, le norme sulla competenza contenute nel regolamento n. 1215/2012 si articolano attorno alla competenza di principio del foro del domicilio del convenuto, enunciata all'articolo 4 di tale regolamento e completata dalla previsione di fori alternativi (v., per analogia, sentenza del 3 maggio 2007, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, punti 20 e 21).
- 39 Così, la norma sulla competenza del foro del domicilio del convenuto è completata, all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, da una norma sulla competenza speciale in materia contrattuale motivata dall'esistenza di una stretta correlazione tra il contratto e il giudice chiamato a conoscerne (v., per analogia, sentenza del 3 maggio 2007, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, punto 22).
- 40 In applicazione di detta norma, una persona può essere convenuta anche dinanzi al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita, giudice che si presume abbia con il contratto una stretta correlazione (v., per analogia, sentenza del 3 maggio 2007, *Color Drack*, C-386/05, EU:C:2007:262, punto 23).
- 41 Inoltre, benché le disposizioni di cui alla sezione 4 del capo II del regolamento n. 1215/2012, concernente la «Competenza in materia di contratti conclusi da consumatori», introducano a loro volta una norma sulla competenza speciale in favore dei consumatori, si deve rilevare che l'articolo 17, paragrafo 3, di tale regolamento stabilisce che la sezione stessa «non si applica ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale» (sentenza dell'11 aprile 2019, *Ryanair*, C-464/18, EU:C:2019:311, punto 28).

42 Nel settore dei trasporti aerei, emerge dalla giurisprudenza della Corte che la norma sulla competenza speciale in materia di fornitura di servizi prevista dall'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, indica come competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su un contratto di trasporto aereo di persone, a scelta dell'attore, il giudice nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo, quali indicati in tale contratto di trasporto (v., per analogia, sentenze del 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punti 43 e 47, nonché dell'11 luglio 2018, Zurich Insurance e Metso Minerals, C-88/17, EU:C:2018:558, punto 18).

43 Dall'altro lato, per quanto attiene alle domande fondate sulle disposizioni della convenzione di Montreal, segnatamente sull'articolo 19 di quest'ultima, relativo al risarcimento dei danni causati dal ritardo di un volo, il giudice del rinvio deve determinare la propria competenza a statuire su tale parte dell'azione alla luce dell'articolo 33 di detta convenzione.

44 Da quanto precede risulta che l'articolo 7, punto 1, l'articolo 67 e l'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 nonché l'articolo 33 della convenzione di Montreal devono essere interpretati nel senso che il giudice di uno Stato membro investito di un'azione diretta ad ottenere sia il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati previsti dal regolamento n. 261/2004 sia il risarcimento di un danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione della convenzione di Montreal deve valutare la propria competenza, per il primo capo della domanda, alla luce dell'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012 e, per il secondo capo della domanda, alla luce dell'articolo 33 di tale convenzione.

Sulla seconda questione

45 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 33, paragrafo 1, della convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che esso disciplina, ai fini delle azioni di risarcimento del danno rientranti nell'ambito di applicazione di tale convenzione, non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della medesima, ma anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.

46 Innanzitutto, occorre rammentare che le disposizioni della convenzione di Montreal costituiscono parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione, cosicché la Corte è competente ad interpretare tali disposizioni, nel rispetto delle norme di diritto internazionale che vincolano l'Unione (v., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 20).

47 La Corte ha già rilevato che le nozioni contenute nella convenzione di Montreal devono essere oggetto di un'interpretazione uniforme e autonoma, cosicché la Corte, quando interpreta tali nozioni in via pregiudiziale, deve tenere conto non già dei differenti significati che possono essere stati attribuiti loro nei diritti interni degli Stati membri dell'Unione, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale che si impongono a quest'ultima (v., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 21 e 22).

48 A tal riguardo, l'articolo 31 della Convenzione sul diritto dei trattati, firmata a Vienna il 23 maggio 1969, il quale codifica norme di diritto internazionale generale, precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo (sentenza del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 23).

49 Dalla formulazione dell'articolo 33 della convenzione di Montreal emerge che quest'ultimo consente all'attore di scegliere di convenire in giudizio il vettore aereo coinvolto, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore, della sede principale della sua attività, del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione del volo in questione.

50 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 61 delle sue conclusioni, tale disposizione riguarda innanzitutto il «territorio di uno degli Stati parti» e indica poi l'autorità giurisdizionale che, fra quelle

situate in tale territorio, può dichiararsi competente *ratione loci*, mediante criteri di collegamento precisi.

51 Ne consegue che, in ragione della sua stessa formulazione, si deve ritenere che l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal disciplini altresì la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno degli Stati parti di quest'ultima.

52 Tale interpretazione si deduce anche dall'esame della finalità della convenzione di Montreal. Infatti, dal preambolo di tale convenzione emerge che gli Stati parti della medesima hanno inteso non solo «tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale», ma anche provvedere all'«ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano [tale trasporto, al fine di] realizzare il giusto equilibrio degli interessi» in gioco.

53 Orbene, l'interpretazione secondo cui l'articolo 33, paragrafo 1, della convenzione di Montreal è inteso ad individuare non solo lo Stato parte competente a conoscere dell'azione di risarcimento in questione, ma altresì il tribunale di tale Stato davanti al quale l'azione deve essere promossa è tale da contribuire alla realizzazione dell'obiettivo di un'unificazione rafforzata, espresso nel preambolo di tale strumento, e a tutelare gli interessi dei consumatori, offrendo al contempo un giusto equilibrio con gli interessi dei vettori aerei.

54 Infatti, l'individuazione diretta del giudice territorialmente competente è atta a garantire, nell'interesse di entrambe le parti della controversia, una maggiore prevedibilità e una maggiore certezza del diritto.

55 Alla luce di quanto precede, l'articolo 33, paragrafo 1, della convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che esso disciplina, ai fini delle azioni di risarcimento del danno rientranti nell'ambito di applicazione di tale convenzione, non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della medesima, ma anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.

Sulla terza questione

56 Tenuto conto della risposta fornita alla seconda questione, non è necessario rispondere alla terza questione.

Sulle spese

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

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

- 1) **L'articolo 7, punto 1, l'articolo 67 e l'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché l'articolo 33 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, devono essere interpretati nel senso che il giudice di uno Stato membro investito di un'azione diretta ad ottenere sia il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati previsti dal 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, sia il risarcimento di un danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione di tale convenzione deve valutare la propria competenza, per il primo capo della domanda, alla luce dell'articolo 7, punto 1, del**

regolamento n. 1215/2012 e, per il secondo capo della domanda, alla luce dell'articolo 33 di detta convenzione.

- 2) L'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, deve essere interpretato nel senso che esso disciplina, ai fini delle azioni di risarcimento del danno rientranti nell'ambito di applicazione di tale convenzione, non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della medesima, ma anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.**

Bonichot

Safjan

Bay Larsen

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 7 novembre 2019.

Il cancelliere

Il presidente della Prima
Sezione

A. Calot Escobar

J.-C. Bonichot

* Lingua processuale: l'italiano.