# Seminario - Modulo Jean Monnet 2024

# AIR-CARE

**AIR transport law, Consumers And other Related issues in Europe**

**Project No. 101085150 - ERASMUS-JMO-2022-MODULE**

**Cofinanziato dall'Unione europea**

---

Questa presentazione è stata realizzata nell'ambito del progetto "AIR-CARE", finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.

*This presentation has been created within the project "AIR-CARE", funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.*

# 29 febbraio 2024

**Prof.ssa Cinzia PERARO (UNIBG)**

La tutela dei passeggeri aerei nella giurisprudenza:

rimedi e determinazione della competenza giurisdizionale.

| In sintesi | Negato imbarco (art. 4) | Ritardo rispetto all'orario di partenza (art. 5) | Cancellazione (art. 6) | Ritardo di 3+ ore rispetto all'orario di arrivo (sent. CG) | Anticipazione del volo di 1+ ore (sent. CG) |
|---|---|---|---|---|---|
| Compensazione (art. 7) | quando non consenziente | | sempre, ma no quando circostanze eccezionali | (come volo cancellato) | (come volo cancellato) |
| Assistenza rimborso o volo alternativo (art. 8) | quando rinunciatario | quando ritardo di 5 ore | sempre | (come volo cancellato) | (come volo cancellato) |
| Assistenza rimborso o volo alternativo e vitto/alloggio (art. 9) | quando non rinunciatario | quando ritardo di 2+ ore/km; vitto/alloggio quando partenza rinviata di 1 giorno | quando volo alternativo rinviato di 1 giorno | (come volo cancellato) | (come volo cancellato) |
| Risarcimento supplementare (art. 12) | sempre, ma no quando rinunciatario | sempre | sempre | sempre | sempre |

# Rimedi

entro **due anni** dalla data del volo o dalla data in cui il volo avrebbe dovuto essere effettuato.

- Accerta violazione
- Irroga sanzioni

MA non condanna al risarcimento! (esito procedura utile per giudizio!)

Regolamento adottato ai sensi dell'art. 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale mercato e concorrenza 2021), con delibera ART n. 21/2023 del **8 febbraio 2023** (**Piattaforma CONCILIAWEB**)

https://www.enac.gov.it/passeggeri/diritti-dei-passeggeri/modalita-di-reclamo-per-negato-imbarco-cancellazione-ritardo

https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2023/02/All.-A-delibera-n.-21_2023_signed.pdf

Compensazione + risarcimento art. 12

Modulo online compagnia aerea → Reclamo all'ENAC → Conciliazione ART → Ricorso al GdP

**Davanti al giudice di quale Stato?**

- la compagnia aerea non fornisce risposta trascorse **sei settimane** dalla data di ricezione del reclamo del passeggero; oppure
- la risposta ricevuta dalla compagnia aerea **non sia soddisfacente**

- la compagnia aerea non fornisce risposta trascorsi **30 giorni** dalla data di ricezione del reclamo del passeggero; oppure
- la risposta ricevuta dalla compagnia aerea **non sia soddisfacente**

1. Richiesta compensazione alla compagnia aerea
2. Reclamo all’ENAC
3. ADR – risoluzione alternativa delle controversie
4. Tentativo obbligatorio di conciliazione – ART
5. Ricorso al giudice

**Esempio:** Richiesta compensazione alla compagnia aerea

Sito internet Ryanair https://onlineform.ryanair.com/it/it/eu-261

## Richiesta di compensazione pecuniaria

I clienti che desiderano inoltrare le spese di viaggio/trasporto/bevande o una richiesta di compensazione pecuniaria in seguito a una cancellazione del volo o a un ritardo pari o superiore a 3 ore sull'orario previsto di arrivo, possono fare clic qui di seguito e accedere al modulo dedicato alle richieste ai sensi del Regolamento UE261.

Faremo il possibile per elaborare la tua richiesta entro 10 giorni.

**Invia la tua richiesta**

RYANAIR

# Modulo per la richiesta di risarcimento EU261

Modulo di reclamo per compensazione pecuniaria e rimborso spese a causa di disagi EU261

Dettagli richi... — 2 Informazioni ... — 3 Dati del volo ... — 4 Dati di conta... — 5 Spese — 6 Dettagli ...

Tipo di richiesta *

Motivo del risarcimento *

Non saranno accettate richieste di compensazione pecuniaria per ritardi inferiori alle tre ore (all'arrivo). Se il tuo volo è stato cancellato o ha un ritardo pari o superiore alle tre ore (all'arrivo) e ciò è causato da un motivo che rientra nelle responsabilità di Ryanair, potresti avere diritto a un indennizzo. Fai clic qui. Non saranno accettate richieste di rimborso spese per ritardi inferiori alle due ore.

**DIRITTI DEI PASSEGGERI DEL TRASPORTO AEREO**

**MODULO DI RECLAMO UE**

IL PRESENTE MODULO PUÒ ESSERE UTILIZZATO PER PRESENTARE UN RECLAMO A UNA COMPAGNIA AEREA E/O A UN ORGANISMO NAZIONALE DI ATTUAZIONE.

Diritti dei passeggeri in caso di
negato imbarco, sistemazione in classe inferiore, cancellazione o ritardo prolungato del proprio volo ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004

***ISTRUZIONI***

*1) I passeggeri che ritengono di poter presentare un valido reclamo nei confronti di una*

# Reclamo all'ENAC

https://www.enac.gov.it/passeggeri/diritti-dei-passeggeri/modalita-di-reclamo-per-negato-imbarco-cancellazione-ritardo

Premessa:

1) Il reclamo può essere presentato dal passeggero **entro due anni dalla data del volo** o dalla data in cui il volo avrebbe dovuto essere effettuato.

Nella presentazione del reclamo **alla compagnia aerea**, il passeggero deve attenersi alle indicazioni fornite dalla compagnia aerea stessa.

In assenza di specifiche procedure di reclamo previste dalle singole compagnie aeree, compilare il modulo ex reg. 261 (v. sito Enac).

# Quando presentare reclamo all'ENAC

Il passeggero può inviare un reclamo all'ENAC - per l'accertamento di una eventuale violazione del Regolamento (CE) 261/2004 - quando:

- la compagnia aerea non fornisce risposta trascorse **sei settimane** dalla data di ricezione del reclamo del passeggero

oppure

- il passeggero ritiene che la risposta ricevuta dalla compagnia aerea **non sia soddisfacente** rispetto a quanto previsto dal Regolamento (CE) 261/2004

**L'ENAC è l'organismo competente** (NEB) a vigilare sull'osservanza del Regolamento (CE) 261/2004 quando i disservizi si verificano:

- **in partenza da un aeroporto italiano**: se il disservizio si verifica per un volo prenotato con una compagnia aerea di qualsiasi nazionalità (sia UE che extra UE - le norme previste per gli Stati UE si estendono anche a Norvegia, Islanda e Svizzera);
- **in arrivo su un aeroporto Italiano**: se il disservizio si verifica a seguito di eventi relativi a un volo in partenza da un Paese terzo (extra UE), con destinazione un aeroporto italiano, qualora il vettore aereo operante il volo sia una compagnia aerea comunitaria.

https://moduliweb.enac.gov.it/applicazioni/cartadiritti/modulo_261.asp

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Home > Passeggeri > I Diritti dei Passeggeri
> Modalitá di reclamo per negato imbarco cancellazione ritardo > Modulo reclamo

# PASSEGGERI

## Modulo di reclamo per negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato (Regolamento CE 261/2004)

**Il Passeggero può inviare il reclamo all'ENAC**

- **se la compagnia aerea non risponde entro sei settimane**

oppure

- **se ritiene che la risposta fornita dalla compagnia aerea non sia in linea con quanto previsto del Regolamento CE 261/2004**

Il reclamo del Passeggero attiva le verifiche dell'Ente volte all'accertamento, ai fini sanzionatori, di possibili violazioni; esso contribuisce inoltre al monitoraggio della qualitá dei servizi offerti all'utenza.

I risultati degli accertamenti effettuati vengono comunicati al Passeggero.

**Il reclamo alla compagnia aerea è già stato inviato?**

Selezionare una voce ---

quando 12 feb 2023

# Alternative Dispute Resolution - Risoluzione alternativa delle controversie

Il **decreto legislativo 6 agosto 2015, n. 130**, recependo la **Direttiva dell'Unione Europea 2013/11**, ha introdotto l'ADR, una procedura rapida, semplice ed extragiudiziale che si attiva, su base volontaria, per risolvere le controversie (nazionali o transfrontaliere) relative a contratti di vendita di beni e servizi tra consumatori e imprese residenti nell'Unione Europea.

> procedura presso un organismo ADR (iscritto in un elenco) sull'operato del quale vigila un'autorità competente.

Per elenco organismi e autorità: https://www.mise.gov.it/index.php/it/mercato-e-consumatori/tutela-del-consumatore/controversie-di-consumo/adr-risoluzione-alternativa-controversie

# Conciliazione – ART

soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori, (introdotta per il trasporto aereo) ai sensi dell'articolo 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118

Presupposto: aver già inviato una richiesta alla compagnia aerea! (art. 6 dell'All. A delibera 21/2023)

- Dopo 30 gg in caso di mancata risposta o risposta insufficiente
- Entro un anno dalla presentazione del reclamo o della richiesta

!! Inammissibile (art.7,1,d): quando per la medesima controversia è possibile esperire il tentativo di conciliazione tramite una *procedura non onerosa* per l'utente dinanzi ad organismi ADR, inclusi gli organismi di negoziazione paritetica, iscritti nell'elenco di cui all'articolo 141-decies, comma 1, del Codice del Consumo.

Piattaforma ConciliaWEB https://conciliaweb.agcom.it/conciliaweb/login.htm

https://www.autorita-trasporti.it/delibere/delibera-n-21-2023/

# Ricorso al giudice

- Per chiedere compensazione
- Per chiedere risarcimento supplementare ex art. 12
  - Quali danni? Materiali e non.
  - Limite responsabilità vettore per ritardo nel trasporto delle persone ai sensi della Conv Montreal 1999 = Limitata a **5.346 DSP (agg.2019)**

    (limite originariamente determinato in 4150 DSP) = **euro 6.715,33**

(artt.21-22 conv. Montreal 1999)

- Risarcimento in caso di **morte o lesione del passeggero** che **non eccedano i 128.821 DSP (= euro 162.116,66)** per passeggero, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità. Quando **oltre tale limite**, *può dimostrare* che a) il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati oppure che b) il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi.
- trasporto di **bagagli**, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di **1.288 DSP (= euro 1620,90).**
- Nel trasporto di **merci**, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di **22 DSP (= euro 27,69) per ogni kg.**

Quando diritto a compensazione?
= casi di volo cancellato
(=ritardato +3 ore; =anticipato +1 ora)

Quali tipi di danno?

Davanti a quale giudice?

# Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 13 ottobre 2011, C-83/10, Sousa Rodríguez e altri contro Air France SA.

**Fatti**

Volo rientrato come 'cancellato'?
Quali danni?

I ricorrenti hanno concluso con l'Air France un contratto di trasporto aereo per il trasferimento da Parigi (Francia) a Vigo (Spagna) con il volo n. 5578 della citata compagnia. Detto volo era fissato per il **25 settembre 2008**, con partenza dall'aeroporto di Paris-Charles de Gaulle alle **ore 19.40**.

Alcuni minuti dopo il decollo dell'aereo all'ora prevista, **il pilota ha deciso di rientrare** al punto di partenza, l'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi, a causa di un **guasto tecnico** dell'aereo.

*Non c'è alcun elemento del fascicolo del procedimento principale che indichi che, dopo il rientro all'aeroporto di origine, l'aereo sia poi ripartito e abbia raggiunto, con ritardo, la sua destinazione.*

Tre dei passeggeri del volo in questione sono stati invitati a prendere un volo con partenza l'indomani, 26 settembre 2008, alle ore 7.05, dall'aeroporto di Parigi Orly, con destinazione Oporto (Portogallo), da dove hanno raggiunto in taxi la città di Vigo.

Ad un altro viaggiatore è stato proposto di prendere, lo stesso giorno, un volo da Parigi a Vigo, via Bilbao.

Quanto ai restanti passeggeri, l'Air France li ha ricollocati sul suo volo Parigi-Vigo, anch'esso decollato il **26 settembre 2008**, alla stessa ora di quello che aveva subito l'avaria (19.40).

**A nessuno dei passeggeri** del volo del giorno precedente, eccezion fatta per uno, sarebbe stata offerta una sistemazione in albergo a spese dell'Air France o una qualsivoglia **assistenza** da parte di tale compagnia aerea.

**Sette dei passeggeri** del volo n. 5578, vale a dire i ricorrenti nella causa principale, hanno citato in **giudizio** l'Air France dinanzi allo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra (tribunale di commercio di Pontevedra, Spagna) per ottenere il **risarcimento** dei danni occasionati dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

- I ricorrenti chiedono la **compensazione** pecuniaria di cui all'art. 7 del regolamento n. 261/2004 fino a concorrenza dell'importo forfettario di EUR 250 pro capite, come previsto da detta disposizione.
- Uno dei ricorrenti chiede, inoltre, il **rimborso delle spese sopportate** per lo spostamento in **taxi** dall'aeroporto di Oporto a Vigo.
- Un altro ricorrente chiede il **rimborso delle spese** relative ai **pasti** consumati all'aeroporto di Parigi, nonché alla custodia del **proprio cane** prolungatasi di un giorno rispetto alle previsioni.
- Tutti i ricorrenti chiedono, infine, che l'Air France venga condannata a corrispondere loro un **importo supplementare** a titolo di risarcimento del **danno morale** che affermano di aver subito.

Il giudice spagnolo ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

Diritto a compensazione + risarcimento?

«1) Se la nozione di "**cancellazione del volo**" definita all'art. 2, lett. l), del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretata nel senso che si riferisce esclusivamente alla mancata partenza del volo nei termini originariamente previsti o se, invece, possa comprendere anche qualunque circostanza in cui il volo sul quale è stato prenotato un posto, pur essendo partito, non giunga al luogo di destinazione, inclusa l'ipotesi del **rientro forzato** all'aeroporto di origine per cause tecniche.

2) Se la nozione di "**risarcimento supplementare**" di cui **all'art. 12** dello stesso regolamento debba essere interpretata nel senso che

consente al giudice nazionale, in caso di cancellazione del volo, di concedere un risarcimento dei danni, inclusi i danni morali, per inadempimento del contratto di trasporto aereo, conformemente ai criteri stabiliti dalla normativa e dalla giurisprudenza nazionali in materia di responsabilità contrattuale

**o se**, al contrario, tale risarcimento debba limitarsi alle spese sostenute dai passeggeri debitamente comprovate e non sufficientemente rimborsate dal vettore aereo, conformemente agli artt. 8 e 9 del [regolamento n. 261/2004], senza che tali disposizioni siano state invocate,

**o se**, infine, tali due nozioni di risarcimento supplementare siano tra loro compatibili».

# (I) Il volo che è rientrato all'aeroporto di origine si considera cancellato?

- in linea di principio, si poteva parlare di una cancellazione quando il volo inizialmente previsto e ritardato si riversa in un altro volo, ossia quando la programmazione del volo originario è abbandonata e i passeggeri di quest'ultimo si uniscono a quelli di un volo a sua volta programmato, indipendentemente dal volo per il quale i passeggeri in tal modo trasferiti avevano effettuato la loro prenotazione (sentenza *Sturgeon* e a., cit., punto 36).

- tutti i ricorrenti nella causa principale sono stati trasferiti su altri voli, programmati all'indomani del giorno previsto per la partenza, che hanno consentito loro di raggiungere la destinazione finale, vale a dire Vigo, in taluni casi tramite coincidenza. **Il «loro» volo inizialmente previsto deve pertanto essere qualificato come «cancellato».**

- il **motivo** per il quale l'aereo è stato costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e non ha raggiunto dunque la sua destinazione, **non incide sulla qualificazione della «cancellazione del volo»** ai sensi della succitata definizione di cui all'art. 2, lett. l), del regolamento n. 261/2004.

- Infatti, **detto motivo è rilevante soltanto al fine di stabilire**, nell'ambito del risarcimento del danno sofferto dai passeggeri a causa della cancellazione del volo, **se, eventualmente, tale cancellazione «è dovuta a circostanze eccezionali** che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004, ipotesi in cui non è dovuto alcun risarcimento.

**Circostanza eccezionale** > imp. per stabilire obbligo del vettore a corrispondere la compensazione pecuniaria (NON a determinare se il volo sia da considerarsi cancellato o no)

- la nozione di «**cancellazione del volo**», come definita dall'art. 2, lett. l), del regolamento n. 261/2004,

non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito,

bensì comprende anche il caso in cui tale aereo sia partito, ma, per una qualsivoglia ragione, sia stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri di detto aereo siano stati trasferiti su altri voli.

Sì diritto a compensazione

# (II) Quali danni possono essere risarciti?

- Art. 12 consente al giudice nazionale di condannare il vettore aereo a risarcire il danno occasionato ai passeggeri dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo sulla base di un fondamento giuridico diverso dal regolamento n. 261/2004, vale a dire, segnatamente, alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal o dal diritto nazionale.

v. sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, *IATA e ELFAA*, punto 47:
le misure uniformi e immediate adottate ai sensi del regolamento n. 261/2004 **non ostano** di per sé a che i passeggeri interessati, nel caso in cui lo stesso inadempimento del vettore aereo dei suoi obblighi contrattuali causi loro anche danni che facciano sorgere un diritto a indennizzo, **possano intentare** comunque le **azioni di risarcimento dei detti danni alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal**.

- le disposizioni degli artt. 19, 22 e 29 della **convenzione di Montreal**, applicabili, in virtù dell'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2027/97, alla **responsabilità di un vettore aereo stabilito sul territorio di uno Stato membro**, precisano le *condizioni* in cui, successivamente al ritardo o alla cancellazione di un volo, i passeggeri interessati possono esperire le azioni dirette ad ottenere il risarcimento dei danni su base individuale da parte dei vettori responsabili di un danno derivante dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

Nella sentenza 6 maggio 2010, causa C-63/09, *Walz*, punto 29: la Corte ha dichiarato che i termini «préjudice» e «dommage», contemplati al capitolo III della convenzione di Montreal, nella sua versione francese, debbono essere intesi nel senso che includono tanto i **danni di natura materiale quanto quelli di natura morale**.

Ne consegue che il danno suscettibile di risarcimento, ai sensi dell'art. 12 del regolamento n. 261/2004, può essere un **danno di natura non solo materiale, ma anche morale**.

Per contro,

No condanna a rimborso spese

- a titolo di risarcimento supplementare, sulla base dell'art. 12 del regolamento n. 261/2004, **il giudice nazionale non può condannare un vettore aereo a rimborsare ai passeggeri**, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, **le spese** che questi ultimi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte di tale vettore aereo degli **obblighi di sostegno** (rimborso del biglietto o imbarco su un volo alternativo per la destinazione finale, assunzione a proprio carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto inizialmente previsto) **e di assistenza** (rimborso delle spese di ristorazione, sistemazione in albergo e comunicazione) ad esso incombenti in virtù degli artt. 8 e 9 di detto regolamento.

- Infatti, le domande dei passeggeri aerei fondate sui diritti ad essi conferiti dal citato regolamento, come quelli enunciati dagli artt. 8 e 9 di quest'ultimo, **non** si possono considerare come rientranti in un **risarcimento «supplementare».**

Si richiesta risarcimento danni (extrac)

Tuttavia,

**quando un vettore viene meno agli obblighi** ad esso incombenti in forza **degli artt. 8 e 9** del regolamento n. 261/2004, i passeggeri aerei possono legittimamente far valere un diritto al risarcimento sulla base degli elementi di cui ai citati articoli.

Infine, poiché il giudice nazionale ha sollevato la questione se i diritti dei passeggeri aerei sanciti dagli artt. 8 e 9 del regolamento n. 261/2004 siano subordinati alla circostanza che dette disposizioni siano invocate da questi ultimi, occorre precisare che nel regolamento n. 261/2004 non sussiste alcun elemento che precluda l'attribuzione di un risarcimento in seguito all'inadempimento degli obblighi di cui agli artt. 8 e 9 del citato regolamento se tali disposizioni non sono state indicate dai passeggeri aerei.

**Davanti al giudice** => Compensazione
+ Risarcimento supplementare = danni materiali e morali
+ Risarcimento per violazione obblighi di assistenza e rimborso

## Conclusione

la nozione di «risarcimento supplementare», di cui all'art. 12 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che **consente al giudice nazionale**, alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal o dal diritto nazionale, **di concedere il risarcimento del danno [materiale], incluso quello di natura morale**, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

Per contro, il giudice nazionale **non** può utilizzare la nozione di «risarcimento supplementare» quale fondamento giuridico **per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri**, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, **le spese** che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale regolamento.

Nel caso di specie:

cittadini spagnoli
contratto di trasporto aereo
con compagnia aerea francese AirFrance
volo da Parigi (Francia) a Vigo (Spagna)
ricorso davanti al giudice spagnolo = Stato dell'aeroporto di destinazione

Fattispecie con implicazioni transnazionali

Come determinare il giudice competente?

Norme di diritto internazionale privato
Si applica il diritto dell'UE:

**Regolamento (UE) n. 1215/2012 (Bruxelles I bis) 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 (rifusione)**
(> obiettivo finale: riconoscimento reciproco delle decisioni)

- Disposizioni che determinano l'autorità giudiziaria competente dinanzi alla quale è possibile intentare un'azione.
- Disposizioni specifiche a seconda della materia (civile e commerciale, + tutela soggetti vulnerabili)

- **Regola generale: Forum rei** = il luogo in cui il convenuto è domiciliato (in uno Stato membro!).

Contratto di trasporto aereo di persone

- **Norme speciali**: (art. 7)

- in materia contrattuale: il luogo di esecuzione dell'obbligazione in questione;
- vendita di beni: il luogo in uno Stato membro in cui, in base al contratto, i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati,
- **prestazione di servizi**: il luogo in uno Stato membro in cui, in base al contratto, i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati;
- in materia di illeciti civili o parziali: il luogo in cui si è verificato o può verificarsi l'evento dannoso;
- operazioni di una succursale, agenzia o altro stabilimento: il luogo in cui è situata la succursale, l'agenzia o altro stabilimento;
- assicuratore: il suo domicilio,
- consumatori: il luogo del loro domicilio,
- lavoratori dipendenti: il luogo del loro domicilio,

La presente sezione non si applica ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale.

- **giurisdizione esclusiva** (ad esempio nel caso di beni immobili)

+ **autonomia delle parti** (scelta del foro)

Quesito: Come determinare il giudice competente in caso di contratto di trasporto aereo di persone?
Specialmente quando ci sono più tratte/volo con coincidenza?
E diversi vettori aerei operativi?

**Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, C-274/16, C-447/16 e C-448/16, *flightright GmbH (società tedesca) e a.* contro *Air Nostrum - Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (vettore spagnolo),***
***Roland Becker* contro *Hainan Airlines Co. Ltd (vettore cinese),* e**
***Mohamed Barkan e a.* contro *Air Nostrum - Líneas Aéreas del Mediterráneo SA***

NB. Reg. 44/2001 applicabile pro tempore

# Causa 1)

- due passeggeri hanno **prenotato presso la compagnia aerea Air Berlin** PLC & Co. Luftverkehrs KG, con un unico numero di prenotazione, un trasporto aereo su due voli in partenza da Ibiza (Isole Baleari, Spagna) con destinazione di Düsseldorf (Germania), con coincidenza a Palma di Maiorca (Isole Baleari, Spagna).

- il primo volo, operato dalla Air Nostrum (vettore spagnolo), avrebbe dovuto decollare da Ibiza il 25 luglio 2015 alle ore 18.40 e atterrare a Palma di Maiorca lo stesso giorno alle ore 19.20.

- il secondo volo, tra Palma di Maiorca e Düsseldorf, operato dalla Air Berlin (vettore tedesco) avrebbe dovuto decollare il 25 luglio alle ore 20.05 e atterrare a Düsseldorf lo stesso giorno alle ore 22.25.

- Tuttavia, **il primo volo tra Ibiza e Palma di Maiorca è stato effettuato in ritardo** e i passeggeri, pertanto, hanno **perso il secondo volo per Düsseldorf**, dove sono arrivati infine il 26 luglio 2015 alle ore 11.32, con un volo operato dalla Air Berlin.

- I due passeggeri hanno **ceduto i propri diritti ad un'eventuale compensazione pecuniaria per tale ritardo alla *flightright (società tedesca)***. Quest'ultima ha proposto **un'azione giudiziaria** nei confronti della Air Nostrum, in quanto vettore aereo operativo che aveva effettuato il primo volo, **dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania)**.

Primo volo da Ibiza a Palma in ritardo = da Spagna a Spagna

Vettore aereo operativo = Spagnolo

Vettore secondo volo = Tedesco

Aeroporto di destinazione = Germania

Causa instaurata in Germania: **OK ?**

- Il giudice tedesco ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente **questione pregiudiziale**:

«Se, nel caso di un trasporto di persone effettuato mediante collegamento aereo consistente in due voli senza significativa permanenza nell'aeroporto di scalo, **il luogo di arrivo della seconda tratta [Germania] debba essere considerato quale luogo di esecuzione dell'obbligazione** ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012, qualora l'azione giudiziaria venga proposta nei confronti del vettore aereo operativo [spagnolo] sulla prima tratta, nella quale si sia verificata l'irregolarità, e il trasporto nella seconda tratta sia stato effettuato da altro vettore aereo [tedesco]».

**Causa 2)**

- Il sig. Becker ha **concluso con la Hainan Airlines (vettore cinese)**, che ha sede al di fuori dell'Unione europea e non si avvale di alcuna succursale a Berlino (Germania), un contratto di trasporto aereo concernente i voli, oggetto di un'unica prenotazione, il 7 agosto 2013, da Berlino a Pechino (Cina), con una coincidenza a Bruxelles (Belgio).

- Il trasporto sul **primo volo**, operato dal vettore aereo belga Brussels Airlines, conformemente alla prenotazione, e il cui atterraggio a Bruxelles era previsto il 7 agosto 2013 alle ore 8.00, si è svolto regolarmente.

- Il trasporto sul **secondo volo**, che avrebbe dovuto essere operato dalla Hainan Airlines, con decollo previsto da Bruxelles il **7 agosto 2013 alle ore 13.40**, **non ha avuto luogo**.

- Il sig. Becker sostiene, al riguardo, che l'imbarco su tale volo gli è stato negato alla porta d'imbarco dell'aeroporto di Bruxelles senza un valido motivo e contro la sua volontà.

- Il sig. Becker è ritornato a Berlino per via aerea e ha prenotato un volo diretto da Berlino a Pechino. **È arrivato a Pechino l'8 agosto 2013**.

- Con **ricorso** proposto dinanzi all'Amtsgericht Berlin-Wedding (Tribunale circoscrizionale di Berlino-Wedding, **Germania**), il sig. Becker ha chiesto, in particolare, in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, una **compensazione pecuniaria** di EUR 600 nei confronti del vettore cinese.

- Con sentenza del 4 novembre 2014, il giudice tedesco ha dichiarato **insussistente la competenza internazionale dei giudici tedeschi**, respingendo il ricorso del sig. Becker in quanto irricevibile.

- Il sig. Becker ha proposto **appello** avverso tale pronuncia dinanzi al Landgericht Berlin (Tribunale del Land di Berlino, Germania).

- Con sentenza del 1° luglio 2015, quest'ultimo giudice ha **respinto l'appello** del sig. Becker per **incompetenza**, sulla base del fatto che il ricorso di quest'ultimo avrebbe dovuto essere presentato dinanzi ai giudici belgi, in quanto solo Bruxelles rappresentava il *luogo di esecuzione del volo Bruxelles-Pechino*.

- Il sig. Becker ha presentato **ricorso per cassazione** (Revision) dinanzi al Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania).

- La Corte federale si ritiene **competente** poiché, alla luce dell'unitarietà dell'obbligazione contrattuale della Hainan Airlines di trasportare il sig. Becker da Berlino a Pechino, l'aeroporto di Berlino-Tegel può essere considerato il luogo di esecuzione per l'insieme delle obbligazioni contrattuali della Hainan Airlines, comprese quelle che dovevano essere eseguite nell'ambito del volo da Bruxelles a Pechino che faceva seguito al volo da Berlino a Bruxelles, *nella misura in cui il sig. Becker, in qualità di passeggero aereo, non era in grado di sapere se la Hainan Airlines operasse direttamente anche quest'ultimo volo o se si avvalesse all'uopo di un altro vettore aereo*.

- Comunque il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente **questione pregiudiziale**:

«Se, nel caso di un trasporto di persone effettuato mediante due voli senza significativa permanenza negli aeroporti di scalo, **il luogo di partenza della prima tratta** [Germania – con vettore belga] debba essere considerato quale **luogo di esecuzione** ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del [regolamento n. 44/2001], anche qualora il diritto a compensazione pecuniaria fatto valere ai sensi dell'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004] sia fondato su un problema manifestatosi nella seconda tratta [Bruxelles - Pechino] e l'azione giudiziaria sia proposta nei confronti della controparte del contratto di trasporto che è il vettore aereo operativo del secondo volo [cinese] ma non del primo volo».

**Causa 3)**

- La famiglia Barkan ha **prenotato** un volo con coincidenza da Melilla (Spagna) a Francoforte sul Meno (Germania) via Madrid (Spagna) **presso la compagnia aerea spagnola Iberia,** Líneas Aéreas de España per il 7 agosto 2010.

- Dalla conferma di prenotazione della Iberia emergerebbe che il primo volo tra Melilla e Madrid avrebbe dovuto essere effettuato dalla Air Nostrum (spagnola) e che il secondo volo tra Madrid e Francoforte sul Meno avrebbe dovuto essere effettuato dalla Iberia (spagnola), senza un tempo di attesa significativo per la coincidenza tra i due voli.

- Poiché la **partenza del primo volo da Melilla a Madrid è stata ritardata di 20 minuti**, la famiglia Barkan ha perso il secondo volo per Francoforte sul Meno ed è **giunta alla destinazione finale (Germania) con quattro ore di ritardo**.

- Fanno ricorso davanti al giudice tedesco.

- Con sentenza del 28 gennaio 2015, l'Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunale circondariale di Francoforte sul Meno, Germania), adito dalla famiglia Barkan, in particolare, con una domanda di **compensazione** pecuniaria di EUR 250 per ciascuno dei membri della famiglia per tale ritardo, in applicazione del regolamento n. 261/2004, **ha condannato la Air Nostrum (vettore spagnolo) conformemente alla domanda dei ricorrenti**.

- Con sentenza del 20 agosto 2015, il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), adito in **appello** dalla Air Nostrum, ha dichiarato che **non sussisteva la competenza internazionale dei giudici tedeschi**.
  - Secondo tale giudice, solo Melilla e Madrid (Spagna) potevano essere considerate luoghi di esecuzione del volo tra Melilla e Madrid **durante il quale si è verificato il problema**, *dovendo i due voli essere considerati come voli distinti nonostante la prenotazione unica*.

- La famiglia Barkan ha proposto **ricorso per cassazione (Revision)** dinanzi al Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia).

Quest'ultimo ritiene che,

- in primo luogo, pur essendo pacifico che non sussiste un rapporto contrattuale diretto tra la famiglia Barkan e la Air Nostrum, ciò **non incida** sulla natura contrattuale del **diritto a compensazione** pecuniaria previsto dal regolamento n. 261/2004.

- In secondo luogo, secondo tale giudice, il fatto che a carico della Air Nostrum (spagnola), in qualità di vettore aereo operativo, non siano sorte obbligazioni contrattuali da adempiere alla destinazione finale del volo con coincidenza, vale a dire a Francoforte sul Meno, non osta alla qualificazione di tale luogo come «luogo di esecuzione», ai sensi dell'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001, in quanto il regolamento n. 261/2004 mira a rafforzare e non a indebolire la posizione giuridica dei passeggeri aerei.

- Pertanto, sembrerebbe giustificato che le obbligazioni contrattuali da adempiere alla destinazione finale del volo con coincidenza a carico della controparte contrattuale della famiglia Barkan, vale a dire la Iberia, **siano imputate alla Air Nostrum nella sua qualità di vettore aereo operativo**.

- Peraltro, sul piano del diritto sostanziale, il vettore aereo operativo dovrebbe comunque offrire una compensazione pecuniaria al passeggero qualora quest'ultimo raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo prolungato a causa di un volo di raccordo che tale vettore ha effettuato con ritardo.

- il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti **questioni pregiudiziali**:

«1) Se l'articolo 5, punto 1, lettera a), del [regolamento n. 44/2001] debba essere interpretato nel senso che l'espressione «una persona domiciliata in uno SM [può essere convenuta] in materia contrattuale» includa anche il diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004], fatto valere nei confronti di un vettore aereo operativo [vettore spagnolo] che non sia controparte contrattuale del passeggero interessato.

2) Ove l'articolo 5, punto 1, del [regolamento n. 44/2001] trovi applicazione:

Se, nel caso di **trasporto di persone effettuato in due voli** senza significativa permanenza nell'aeroporto di scalo, la **destinazione finale** del passeggero debba essere considerata **quale luogo di esecuzione** ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del [regolamento n. 44/2001], anche qualora il diritto a compensazione pecuniaria fatto valere ai sensi dell'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004] sia fondato su un problema manifestatosi nella prima tratta (Melilla – Madrid) e l'azione giudiziaria sia proposta nei confronti del vettore aereo operativo del primo volo (Air Nostrum, spagnolo) che non è controparte del contratto di trasporto (che sarebbe Iberia, vettore spagnolo)».

- Tratta primo volo + vettore aereo operativo
- Tratta secondo volo + vettore aereo operativo
- Parti del contratto di trasporto aereo: con quale compagnia aerea? Quale è la sua sede?
- Rileva dove è avvenuto il problema del ritardo/cancellazione?

**Quale è il luogo di esecuzione del contratto** (ex Reg. 1215/2012?)
> Dove instaurare la causa ?

# Valutazione della CG

**Causa 2) contratto con vettore cinese**

- La regola del *Forum Rei* si applica solo alle persone domiciliate nel territorio di uno Stato membro (= Conformemente all'articolo 60, paragrafo 1, di tale regolamento, una società è domiciliata nel luogo in cui si trova la sua sede statutaria, o la sua amministrazione centrale o il suo centro di attività principale).

- la **Hainan Airlines** ha sede al di fuori dell'Unione, ossia in Cina, e non ha alcuna succursale a Berlino (Germania). Inoltre, da nessun elemento di tale decisione si può desumere che tale compagnia aerea si avvalga di una succursale in un altro Stato membro.

- Conseguentemente, nella fattispecie, deve trovare applicazione l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001, ai sensi del quale, se il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, **la competenza è disciplinata, in ciascuno Stato membro, dalla legge di tale Stato**.

## Cause 1) e 3) contratto concluso con vettore tedesco e spagnolo

- La Corte ha precisato che, sebbene l'applicazione della norma di competenza speciale prevista in materia contrattuale [del reg 1215] non esiga la conclusione di un contratto tra due parti, essa presuppone, tuttavia, l'esistenza di **un'obbligazione giuridica** assunta liberamente da una parte nei confronti di un'altra e su cui si fonda l'azione del ricorrente.

- Quindi la norma di competenza speciale in materia contrattuale di cui all'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001 e all'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012 **è basata sulla causa dell'azione in giudizio e non sull'identità delle parti**.

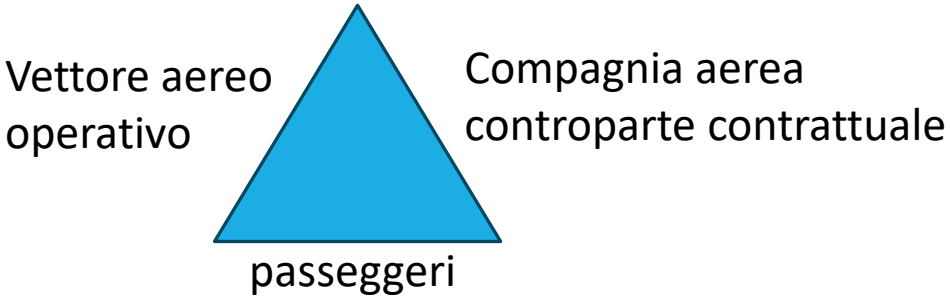
Contratto di trasporto aereo rientra nella materia «contrattuale» ex reg 1215?

- A tale riguardo, l'articolo 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento n. 261/2004 precisa che, allorché un *vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera alle obbligazioni previste da tale regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero*.

- Pertanto, si deve ritenere che **tale vettore operativo** ottemperi ad obbligazioni assunte liberamente nei confronti della controparte contrattuale dei passeggeri interessati. Tali obbligazioni trovano la loro fonte nel contratto di trasporto aereo.

Si, il vettore aereo operativo si impegna a prestare il servizio di trasporto (anche se non ha concluso direttamente il contratto).

- Di conseguenza, **una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo effettuato da un vettore operativo come la Air Nostrum**, che *non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati*, **è da considerarsi proposta in materia di contratti di trasporto aereo conclusi tra tali passeggeri e, rispettivamente, la Air Berlin e la Iberia**.




**Conclusione (i):**

l'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001 [**oggi art 7 reg 1215**] dev'essere interpretato nel senso che la **nozione di «materia contrattuale»** include anche l'azione di un passeggero aereo diretta a ottenere una compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo con coincidenza, proposta sul fondamento del regolamento n. 261/2004 nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia la controparte contrattuale del passeggero interessato.

# Come determinare il luogo di esecuzione? Quando più voli..

- Secondo la CG, in **caso di pluralità di luoghi di prestazione di servizi** in Stati membri differenti, occorre intendere per luogo di esecuzione, in linea di principio, il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto e il giudice competente, tenendo presente che tale collegamento più stretto si concretizza, di norma, nel **luogo della prestazione principale**.
  - Quest'ultimo luogo dev'essere individuato, nella misura del possibile, sulla scorta delle disposizioni del contratto stesso.
  - Secondo la CG (causa *Rehder* 2009), in relazione ad un volo diretto operato dalla controparte contrattuale del passeggero interessato, che il **luogo di partenza** e quello di **arrivo dell'aereo** devono essere parimenti considerati luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo.
  - Quindi la competenza a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul reg. n. 261/2004, a scelta dell'attore, del tribunale nella cui circoscrizione si trova il luogo di partenza o di quello del luogo di arrivo dell'aereo, quali indicati in detto contratto.

- Tale nozione di «luogo di esecuzione» vale anche in riferimento a casi come quelli di cui trattasi nei procedimenti principali, nei quali,
  - ❖ da un lato, il **volo con coincidenza prenotato prevede due voli** e,
  - ❖ dall'altro, **il vettore aereo operativo sul volo in questione non ha stipulato un contratto direttamente con i passeggeri interessati**.

- Infatti, v. anche che la norma di competenza speciale in materia di prestazione di servizi, di cui all'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, indica come **competente il giudice del «*luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto*»**.

- Un **contratto di trasporto aereo**, caratterizzato da un'unica prenotazione per l'intero tragitto, istituisce **l'obbligo,** per il vettore aereo, di trasportare il passeggero da un punto A ad un punto C.

  - Siffatta **operazione di trasporto** costituisce un **servizio** di cui uno dei luoghi di prestazione principale si trova al punto C.

- **Non rileva il fatto che il vettore areo operativo, che non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati**, si assuma solo il trasporto su un volo (da A a B) che non termina nel luogo di arrivo del secondo volo del volo con coincidenza, *dato che il contratto di trasporto aereo relativo al volo con coincidenza [= intero itinerario] comprende il trasporto di tali passeggeri fino al luogo di arrivo del secondo volo*.

= nel caso di un volo con coincidenza, il luogo di arrivo del secondo volo costituisce il **luogo di esecuzione di siffatto volo**, ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, in quanto è uno dei luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo.

- tale luogo presenta un nesso sufficientemente stretto con gli elementi materiali della controversia e assicura, pertanto, quel collegamento stretto richiesto dalle norme di competenza speciale tra il contratto di trasporto aereo e il giudice competente, nonché esso soddisfa l'obiettivo della prossimità.

- Tale soluzione risponde altresì al principio di prevedibilità perseguito da tali stesse norme, in quanto essa permette sia all'attore sia al convenuto di individuare il giudice del luogo di arrivo del secondo volo, così come inserito in detto contratto di trasporto aereo, come giudice che può essere adito.

  - *La CG non ha accolto l'argomento della Air Nostrum secondo cui le sarebbe impossibile, in quanto prestatore di un volo interno in Spagna, valutare il rischio di essere citata dinanzi a un giudice in Germania*.
  - *Rileva che infatti non è contestato che, nelle circostanze di cui ai procedimenti principali, i contratti di trasporto aereo riguardassero un volo con coincidenza oggetto di un'unica prenotazione comprendente i due voli*, in modo tale che quest'ultima faceva riferimento sia al primo volo effettuato dal vettore aereo operativo sia al secondo volo verso la destinazione finale.
  - Poi considera che nell'ambito degli accordi commerciali liberamente sottoscritti tra i vettori aerei, *un vettore aereo operativo - che non ha stipulato un contratto con il passeggero - si considera agire per conto del vettore aereo che è controparte contrattuale del passeggero interessato*.

## Conclusione (ii)

l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che,

in caso di **volo con coincidenza**, costituisce il «luogo di esecuzione» di tale *[primo]* volo, ai sensi di tali disposizioni, il luogo di arrivo del secondo volo, qualora il trasporto sui due voli sia effettuato da due vettori aerei diversi e il ricorso per compensazione pecuniaria in ragione del ritardo prolungato di tale volo con coincidenza - ai sensi del regolamento n. 261/2004 - sia fondato su un problema verificatosi sul primo di detti voli, operato dal vettore aereo che non è la controparte contrattuale dei passeggeri interessati.

**Nei casi**

**1)** Ok causa vs vettore operativo spagnolo in Germania (aeroporto di arrivo del secondo volo), poi può agire in regresso vs Air Berlin (vettore tedesco con cui è stato concluso il contratto di trasporto).

**2)** No, causa contro vettore cinese in Germania (reg. 1215: solo vs società domiciliate in UE), MA poteva fare causa contro il vettore aereo operativo belga.

**3)** Ok causa contro vettore operativo spagnolo in Germania (poi può recuperare vs Iberia, vettore con cui è stato concluso il contratto).

Regola generale = ricorso davanti al giudice del luogo di partenza o di arrivo del volo

Stesso giudice per compensazione ex art 7 + risarcimento ex art 12 ?

Come determinare la competenza territoriale?

## Cass., sez. VI civ., ordinanza 5 novembre 2020, n. 24632

la Corte di cassazione, nell'ambito di un regolamento di competenza, ha individuato i principi in base ai quali stabilire il giudice territorialmente competente in caso di domande cumulate per il risarcimento del danno da cancellazione di un volo aereo.

Corte di giustizia dell'UE sentenza 7 novembre 2018, causa C-213/18, Adriano Guaitoli e a. c. EasyJet Airline Co. Ltd

## I fatti

- Un gruppo di italiani acquistava tramite agenzia viaggi sita in Città di Castello (Perugia), alcuni biglietti aerei per un volo Roma – Copenaghen operato dalla società EasyJet (britannica).

- Il giorno della partenza, il **volo** veniva tuttavia **cancellato senza alcun preavviso** e, non essendo la tratta servita da altri voli, i passeggeri si vedevano costretti a raggiungere la propria meta passando per Amburgo, con un notevole dispendio di tempo e denaro.

- Agivano quindi in **giudizio di fronte al Tribunale di Perugia**, domandando sia il pagamento della **compensazione pecuniaria** previsto dal regolamento n. 261/2004 in caso di cancellazione del volo sia il **risarcimento del danno da inadempimento contrattuale** ai sensi della Convenzione di Montreal.

Ciascuno ha chiesto euro 2829,15

- EasyJet eccepiva, tra le altre cose, l'incompetenza *ratione loci* del Tribunale di Perugia, che la declinava confermando le censure della società aerea.

- Gli attori ricorrevano quindi in **Cassazione per regolamento di competenza**.

- La Suprema Corte, ritenendo irrilevante ai fini della decisione la circostanza che il Regno Unito, Stato nel quale la società EasyJet ha la propria sede legale, non sia più parte dell'Unione europea, **conferma che il Tribunale di Perugia ha correttamente declinato la propria competenza**.

- Infatti, richiamandosi ai principi espressi nella pronuncia della Corte di giustizia dell'UE sentenza 7 novembre 2018, causa C-213/18, *Adriano Guaitoli e a. c. EasyJet Airline Co. Ltd*, la Cassazione dichiara che la **competenza territoriale deve essere individuata, per quanto concerne la compensazione pecuniaria (indennizzo) per la cancellazione del volo**, **in virtù dell'art. 7, par. 1, n. 1, lett. b), del regolamento n. 1215/2012** ("Bruxelles I bis") e per quanto concerne il **risarcimento del danno ulteriore (art. 12 reg. 261) ai sensi dell'art. 33, par. 1, della Convenzione di Montreal**.

v. dietro

- In particolare, secondo i giudici di legittimità, dovranno essere ritenuti **rispettivamente** competenti:
- il **Giudice di pace di Civitavecchia** inteso come giudice del luogo di fornitura principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo e
- il **Giudice di pace di Città di Castello**, quale giudice avente sede nel luogo dove il vettore possiede un'impresa – nello specifico l'agenzia di viaggi – che ha provveduto a stipulare il contratto.

Le norme della **Convenzione di Montreal** disciplinano non soltanto il riparto di giurisdizione tra giudici di Stati diversi ma permettono di individuare anche il giudice territorialmente competente all'interno di ciascuno Stato contraente.

Articolo 33 - Competenza giurisdizionale

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**.

# Sentenza della Corte (Nona Sezione) dell'11 luglio 2019, C-502/18, *CS e altri* contro *České aerolinie a.s.*

Controversia contro vettore non UE, partenza da UE e destinazione in paese non UE

11 passeggeri che hanno **prenotato** ciascuno un volo da Praga (Repubblica ceca) a Bangkok (Thailandia) via Abou Dhabi (Emirati Arabi Uniti) **presso České aerolinie (vettore ceco)**.

prima tratta del volo in coincidenza, operata da České aerolinie a partire da Praga e con destinazione Abou Dhabi

seconda tratta, operata nell'ambito di un *accordo tra linee (code-sharing)* da Etihad Airways (araba), che non è un «vettore comunitario» ai sensi dell'articolo 2, lettera c), del regolamento n. 261/2004, e diretta da Abou Dhabi a Bangkok, ha subìto un **ritardo all'arrivo di 488 minuti (ca 8 ore)**.

Nel caso di un volo in coincidenza, composto da due voli e oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo passando per l'aeroporto di un altro paese terzo,

- **Aeroporto EU (vettore UE)** > Aeroporto non EU (**secondo volo – 3 ore di ritardo – vettore non UE**) > destinazione Aeroporto non UE

un passeggero vittima di un **ritardo alla destinazione finale** di **non meno di tre ore** a causa del secondo volo, assicurato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore aereo stabilito in un paese terzo, può proporre **domanda di compensazione pecuniaria** a titolo di detto regolamento nei confronti del vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo.

- Ok **azione** vs vettore UE (primo volo)

# Risarcimento danni da ritardo del volo in caso di biglietti acquistati online

## Corte di Cassazione, ordinanza 13.09.2022, n. 26869

Con ordinanza n. 26869/2022, la Suprema Corte torna ad interpretare la norma di cui all'art. **33, par. 1, della Convenzione di Montréal del 1999** sul trasporto aereo internazionale, in tema di competenza giurisdizionale per azioni aquiliane da ritardo o soppressione del volo.

La Corte si è soffermata, in particolare, sul titolo di giurisdizione, affermando che anche *in mancanza di sede o di rappresentanza stabile del vettore straniero in Italia*, la competenza giurisdizionale si radica in capo al giudice italiano qualora il **soggetto trasportato** abbia acquistato il biglietto aereo a mezzo Internet dal **suo luogo di residenza sito in Italia**.

# I fatti

- giudizio promosso da tre cittadini italiani presso il **giudice di pace di Roma** i quali, lamentando che il loro volo Monaco di Baviera – Sochi, operato da una società di aviotrasporto russa Aeroflot, avesse subito un considerevole ritardo, avevano chiesto il risarcimento dei danni da inadempimento contrattuale.

- Si era costituito in giudizio il vettore aereo **eccependo il difetto di giurisdizione italiana**, sul presupposto che il volo non fosse né decollato né atterrato presso alcun aeroporto italiano, in conformità all'interpretazione fornita dalla Corte di giustizia dell'UE riguardo all'art. 7 del regolamento (UE) n. 1215/2012.

- Il giudice di pace aveva **respinto la domanda** del vettore aereo sulla base del fatto che quest'ultimo vantava una rappresentanza commerciale in Italia e, valutando la domanda nel merito, aveva deciso di accogliere la stessa.

- Il **Tribunale di Roma**, titolare della causa in appello, aveva **confermato la sentenza**, condividendone le tesi sia in rito che nel merito.

- A questo punto il vettore aereo promuoveva **ricorso per cassazione** sulla base di un unico motivo, reiterando l'eccezione di difetto di giurisdizione sulla base del fatto che l'art. 7 regolamento UE n. 1215/2012 consentiva il radicamento della giurisdizione presso il luogo di partenza (Germania) o, in alternativa, di arrivo (Russia) del volo aereo, a nulla rilevando la sussistenza di una rappresentanza commerciale della compagnia aerea in Italia.

La Corte di cassazione ha **rigettato il ricorso**.

- ha ritenuto **non applicabile la normativa di cui al regolamento n. 1215/2012** sulla base del disposto di cui all'art. 71, par. 1, che sancisce come lo stesso 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".
- Tra queste convenzioni internazionali rientra senza dubbio la Convenzione di Montréal, applicabile al caso di specie.

**L'art. 33, par. 1, della Convenzione** stabilisce quattro titoli di giurisdizione alternativi per individuare la giurisdizione:

- Luogo ove il vettore aereo ha istituito la propria sede legale;
- Luogo ove il vettore aereo svolge la sua attività principale;
- Luogo di destinazione del passeggero;
- Luogo ove il vettore aereo possieda uno stabilimento a cura del quale il contratto sia stato concluso (c.d. luogo di perfezionamento del contratto di acquisto del biglietto aereo).

I giudici di legittimità hanno adeguato l'interpretazione di tale ultimo criterio alla realtà delle **transazioni commerciali online**,

- per disancorare il luogo di conclusione del contratto sia dalla dimensione geografica (luogo ove hanno sede le agenzie o le filiali della compagnia aerea – tenuto conto della dimensione globale e a-spaziale del mercato digitale)
- sia dal luogo di situazione del server che ha permesso la conclusione dell'acquisto (in quanto criterio di difficile individuazione),
- mostrando invece di **privilegiare il luogo di residenza dell'acquirente, quale luogo ove lo stesso è venuto a conoscenza della conferma dell'ordine di acquisto** (c.d. criterio di prossimità).

Principio enunciato dalla Cass.:

"la **competenza a conoscere della domanda di risarcimento del danno** da inadempimento contrattuale, proposta da un passeggero nei confronti del vettore aereo, va individuata in base ai criteri stabiliti dall'art. 33, comma 1, della Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale che, a questo fine, detta quattro criteri alternativi, attribuendo la competenza, a scelta dell'attore, anche al giudice avente sede nel luogo dove il vettore possiede una 'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto', intendendosi per tale quello del

- luogo in cui il vettore possiede un'organizzazione propria o un soggetto a lui strettamente collegato contrattualmente, per il tramite dei quali distribuisca i biglietti aerei" (Cass. Sez. 6-3, ord. 5 novembre 2020, n. 24632), ovvero il
- "luogo di residenza del passeggero, quando il biglietto sia stato acquistato" – come nel caso che qui occupa – "mediante la rete Internet" (Cass. Sez. Un., ord. 13 febbraio 2020, n. 3561)".