

## CONCLUSIONI DELL' AVVOCATO GENERALE

HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE

presentate il 20 giugno 2019 [\(1\)](#)

**Causa C-213/18**

**Adriano Guaitoli,**

**Concepción Casan Rodriguez,**

**Alessandro Celano Tomassoni,**

**Antonia Cirilli,**

**Lucia Cortini,**

**Mario Giuli,**

**Patrizia Padroni**

contro

easyJet Airline Co. Ltd

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunale ordinario di Roma (Italia)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articoli 5, 7, 9 e 12 – Azione intesa ad ottenere la compensazione forfettaria e il risarcimento di danni individuali subiti dai passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo prolungato di un volo – Competenza giurisdizionale internazionale e territoriale interna – Disposizioni applicabili – Convenzione di Montreal – Articolo 33 – Regolamento (UE) n. 1215/2012 – Articolo 7, punto 1 – Rapporto fra tali disposizioni»

### **I. Introduzione**

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunale ordinario di Roma (Italia) verte principalmente sull'interpretazione dell'articolo 33 della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale [\(2\)](#) (in prosieguo: la «convenzione di Montreal»), disposizione che stabilisce il giudice competente nel caso di azione di risarcimento del danno promossa nei confronti di un vettore aereo rientrante nell'ambito di applicazione di tale strumento.

2. In sostanza, il giudice del rinvio interpella la Corte sul rapporto fra detta convenzione e il regolamento (UE) n. 1215/2012 (3), il quale disciplina segnatamente la competenza giurisdizionale nel settore coperto da quest'ultimo (4), qualora venga proposta un'azione intesa ad ottenere il versamento di indennizzi di diversa natura da parte di passeggeri aerei.
3. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia transfrontaliera sorta fra una compagnia aerea e diversi passeggeri in relazione a somme reclamate da questi ultimi sia a titolo di compensazioni pecuniarie standardizzate previste dal regolamento (CE) n. 261/2004 (5) sia a titolo del risarcimento individuale dei danni arrecati loro dalla cancellazione di un volo di andata, nonché dal ritardo di un volo di ritorno, voli effettuati entrambi da detta compagnia.
4. In primo luogo, la Corte sarà chiamata a dichiarare se, in simili circostanze, il giudice territorialmente competente debba essere determinato facendo applicazione dell'articolo 33 della convenzione di Montreal e/o dell'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012. Per i motivi e alle condizioni che verranno illustrati nel prosieguo, sono favorevole ad un'applicazione distributiva di questi due strumenti, in funzione dell'oggetto dei capi della domanda in questione.
5. In secondo luogo, nell'ipotesi in cui l'articolo 33 della convenzione di Montreal venisse dichiarato applicabile in una siffatta fattispecie, come intendo proporre, la Corte dovrà statuire sulla questione se tale disposizione debba essere interpretata nel senso che essa detta la ripartizione della competenza giurisdizionale soltanto a livello internazionale, fra gli Stati interessati, oppure anche a livello interno, fra gli organi giurisdizionali di un determinato Stato. Opterò per quest'ultima interpretazione.
6. In terzo luogo, nel caso in cui si ritenesse che l'articolo 33 della convenzione di Montreal non designi il giudice territorialmente competente anche a livello interno, la Corte sarebbe allora invitata a precisare se occorra applicare tale disposizione in via esclusiva oppure congiuntamente all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012 al fine di individuare tale giudice. Alla luce delle risposte che, a mio avviso, occorrerebbe dare alle due precedenti questioni pregiudiziali, ritengo che non sarà necessario pronunciarsi sulla terza questione, la quale viene sollevata unicamente in subordine.

## **II. Contesto normativo**

### **A. La convenzione di Montreal**

7. La convenzione di Montreal è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.
8. Ai sensi del terzo comma del preambolo di siffatta convenzione, gli Stati parti di tale convenzione «riconosc[ono] l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione». Inoltre, ai sensi del suo quinto comma, «l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresent[a] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».
9. Figurante al capo III di detta convenzione, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni», il suo articolo 19, intitolato «Ritardo», prevede che «[i]l 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».

10. Figurante nello stesso capo III, l'articolo 33, intitolato «Competenza giurisdizionale», ai suoi paragrafi 1 e 4 dispone quanto segue:

«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».

## **B. Diritto dell'Unione**

### **1. Il regolamento n. 261/2004**

11. L'articolo 1 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Oggetto», prevede, al suo paragrafo 1, lettere b) e c), che tale regolamento «stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri [segnatamente] in caso di cancellazione del volo [e] ritardo del volo».

12. L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», ai suoi paragrafi 1 e 2 enuncia quanto segue:

«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 (...).

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

13. L'articolo 7 dello stesso regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», stabilisce al suo paragrafo 1, lettera a), che «i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a (...) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri», alle condizioni indicate a tale articolo.

14. L'articolo 9 di detto regolamento, intitolato «Diritto ad assistenza», enuncia quanto segue ai suoi paragrafi 1 e 2:

«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».

15. L'articolo 12 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Risarcimenti supplementari», dispone, al suo paragrafo 1, che tale regolamento «lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi [di tale] regolamento può essere detratto da detto risarcimento».

## 2. Il regolamento n. 1215/2012

16. Il regolamento n. 1215/2012 è applicabile *ratione temporis* alla controversia di cui al procedimento principale, in conformità al suo articolo 66, paragrafo 1, poiché l'azione della quale è investito il giudice del rinvio è stata proposta dopo il 10 gennaio 2015 (6).

17. Figurante al capo II del regolamento n. 1215/2012, intitolato «Competenza», alla sezione 2, intitolata «Competenze speciali», il suo articolo 7, punto 1, lettera a) e b), prevede che «[u]na 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».

18. Alla sezione 4 dello stesso capo, intitolato «Competenza in materia di contratti conclusi da consumatori», l'articolo 17 di tale regolamento prevede, al suo paragrafo 3, che detta sezione «non si applica ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale».

19. Figurante al capo VII dello stesso regolamento, intitolato «Relazione con altri atti normativi», l'articolo 67 enuncia che tale strumento «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».

20. Figurante allo stesso capo VII, l'articolo 71 di detto regolamento prevede, al suo paragrafo 1, che tale strumento «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».

### III. Procedimento principale, questioni pregiudiziali e procedimento dinanzi alla Corte

21. I sigg. Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni, Mario Giuli e le sig.re Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini, Patrizia Padroni (in prosieguo: il «sig. Guaitoli e a.») hanno acquistato biglietti aerei per voli di andata e ritorno fra Fiumicino (Italia) e Corfù (Grecia) effettuati dalla easyJet Airline Company Ltd (in prosieguo: la «easyJet»), vettore aereo stabilito a Luton (Regno Unito).

22. In occasione del volo di andata, previsto il 4 agosto 2015 alle 20:20, il sig. Guaitoli e a. hanno subito un crescente ritardo e quindi la cancellazione del loro volo, il quale veniva rinviato al giorno successivo alle 16:45. Durante l'attesa, essi non hanno ricevuto alcuna offerta d'imbarco su un volo di diversa compagnia, né la possibilità di rifocillarsi o qualsiasi altra assistenza, né alcuna forma di rimborso o di risarcimento, nonostante la richiesta formale rivolta in tal senso alla easyJet.

23. Anche in occasione del volo di ritorno, previsto il 14 agosto 2015 alle 23:25, essi hanno subito un ritardo prolungato, di una durata non precisata nella decisione di rinvio.

24. Il 28 giugno 2016 il sig. Guaitoli e a. hanno investito il Tribunale ordinario di Roma (Italia), nel cui circondario essi risiedono, di un'azione intesa ad ottenere, sulla base degli articoli 5, 7, 9 e 12 del regolamento n. 261/2004, la condanna della easyJet, a causa dei danni risultanti dalla cancellazione del volo di andata e del ritardo del volo di ritorno, al versamento a loro favore di una compensazione forfettaria, al rimborso delle spese indebitamente sostenute, nonché al risarcimento di danni supplementari sia materiali sia morali (7).

25. La easyJet si è difesa sollevando, in via preliminare, due eccezioni di incompetenza. Per quanto riguarda la prima, relativa al valore della lite, essa è stata respinta dal Tribunale ordinario di Roma. Per quanto riguarda la seconda, relativa alla competenza territoriale, tale giudice ha ritenuto che occorresse determinare le norme applicabili, in particolare alla luce del rapporto fra l'articolo 33 della convenzione di Montreal e l'articolo 5 del regolamento n. 44/2001 (divenuto l'articolo 7 del regolamento n. 1215/2012), nonché dello spazio eventualmente lasciato alle norme nazionali in materia di competenza, fermo restando che la residenza dei ricorrenti nel procedimento principale è situata nel suo circondario, mentre l'aeroporto di Fiumicino è situato nel circondario del Tribunale di Civitavecchia (Italia).

26. In tale contesto, con ordinanza del 26 febbraio 2018, pervenuta alla Corte il 26 marzo 2018, 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 artt. 5, 7 e 9 del Regolamento 261/04, anche il risarcimento del danno ai sensi dell'art. 12 dello stesso Regolamento, si debba applicare l'art. 33 della Convenzione di Montreal, oppure se la "competenza giurisdizionale" (sia internazionale che interna) sia comunque regolata dall'art. 5 del Regolamento 44/01.

2) Se, nella prima ipotesi di cui al quesito n. 1, l'art. 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'art. 33 della Convenzione di Montreal sia "esclusiva" e precluda l'applicazione dell'art. 5 del Regolamento 44/01, 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».

27. Sono state presentate alla Corte osservazioni scritte dal sig. Guaitoli e a., dalla easyJet, dal governo italiano e dalla Commissione europea. Non si è tenuta alcuna udienza di discussione.

#### IV. **Analisi**

##### A. **Osservazioni preliminari**

28. Prima di esaminare il merito delle tre questioni sollevate dal giudice del rinvio, come illustrato supra (8) reputo utile menzionare talune considerazioni tratte dalla giurisprudenza della Corte e concernenti la totalità di tali questioni.

29. Anzitutto, per quanto riguarda l'interpretazione della convenzione di Montreal, ricordo che le disposizioni di tale convenzione fanno parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione (9), cosicché la Corte è competente a statuire sulla sua interpretazione, nel rispetto delle norme di diritto internazionale che si impongono all'Unione, e in particolare dell'articolo 31 della convenzione di Vienna (10), secondo il quale 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 (11). Inoltre, alla luce dell'oggetto della convenzione di Montreal, consistente nell'unificare le regole relative al trasporto aereo internazionale, la Corte ha già dichiarato che le nozioni figuranti in tale convenzione e ivi non definite «debbono ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma, nonostante i significati differenti attribuiti a tali concetti nel diritto interno degli Stati parti di tale convenzione» (12).

30. Sottolineo poi che, anche se il giudice del rinvio ha formalmente preso in considerazione l'articolo 5 del regolamento n. 44/2001 nell'integralità della sua decisione, e in particolare nella prima e nella terza questione pregiudiziale, occorre fare riferimento alle disposizioni dal contenuto equivalente che figurano all'articolo 7 del regolamento n. 1215/2012 (13), il quale è applicabile *ratione temporis* nel caso di specie (14). A tal riguardo, sottolineo che, secondo una giurisprudenza costante, la Corte, al fine di fornire una risposta utile ai giudici nazionali, può essere indotta a prendere in considerazione norme di diritto dell'Unione alle quali essi non hanno fatto riferimento nella formulazione delle loro questioni pregiudiziali (15).

31. Fatte tali osservazioni di portata generale, occorre adesso esaminare in successione ciascuna delle questioni sollevate nella presente causa.

##### B. **Sul rapporto fra la convenzione di Montreal e il regolamento n. 1215/2012 nel caso di un'azione di risarcimento danni rientrante nell'ambito di applicazione sia di tale convenzione sia del regolamento n. 261/2004 (prima questione)**

###### 1. **Sull'oggetto della prima questione pregiudiziale**

32. In sostanza, la prima questione pregiudiziale invita la Corte a stabilire se, nel caso in cui un passeggero che abbia subito un ritardo oppure la cancellazione di un volo internazionale ricorra in giudizio chiedendo non solo la compensazione forfettaria e il rimborso delle spese previsti agli articoli 5, 7 e 9 del regolamento 261/2004, ma anche il risarcimento di danni supplementari ai sensi dell'articolo 12 dello stesso regolamento (16), il giudice competente *ratione loci* debba essere individuato facendo applicazione dell'articolo 33 della convenzione di Montreal e/o dell'articolo 7 del regolamento n. 1215/2012.

33. Proponendo una risposta comune alle tre questioni pregiudiziali, il sig. Guaitoli e a. affermano che sia l'articolo 33 della convenzione di Montreal sia l'articolo 7 del regolamento n. 1215/2012 dettano soltanto i criteri di collegamento utili per l'individuazione dello Stato membro nel quale la controversia deve essere decisa, e non il giudice competente per territorio (17). Per contro, la easyJet sostiene che l'articolo 33 di tale convenzione deve essere preso in considerazione ogniqualvolta un passeggero chieda il risarcimento del danno risultante dal ritardo di un volo sulla base della medesima. Secondo il governo italiano, la competenza del giudice adito deve essere valutata applicando, da un lato, il regolamento n. 1215/2012 in relazione alla domanda di pagamento delle compensazioni fondata sul regolamento n. 261/2004 e, dall'altro, la convenzione di Montreal in relazione alla domanda di risarcimento dei danni derivanti dall'inadempimento del contratto di trasporto in questione. Analogamente, la Commissione ritiene che la competenza giurisdizionale debba essere regolamentata, da un lato, dall'articolo 7, punto 1, lettera b) del regolamento n. 1215/2012, per la parte dell'azione che mira ad ottenere le compensazioni di cui al regolamento n. 261/2004, e, dall'altro, dall'articolo 33 della convenzione di Montreal per la parte dell'azione che mira ad ottenere, in aggiunta, risarcimenti supplementari per danni risultanti da ritardo e rientranti nel campo di applicazione di tale convenzione.

34. Condivido queste ultime tesi. Prima di illustrare in che modo occorrerebbe, a mio avviso, in un procedimento come quello principale, procedere ad un'applicazione distributiva delle norme sulla competenza previste rispettivamente dal regolamento n. 1215/2012 e dall'articolo 33 della convenzione di Montreal, reputo indispensabile ricostruire il modo in cui sono articolate le norme di diritto sostanziale relative alla responsabilità dei vettori aerei figuranti rispettivamente nel regolamento n. 261/2004 e in tale convenzione. Infatti, è dal combinato dei regimi di responsabilità previsti da questi due ultimi strumenti che discende correlativamente, a mio avviso, la necessità di applicare parallelamente le norme sulla competenza sancite dal regolamento n. 1215/2012 e quelle sancite dall'articolo 33 di detta convenzione.

## **2. Sui due regimi giuridici di responsabilità del vettore aereo applicabili in una controversia come quella di cui al procedimento principale**

35. Come indicato dalla maggior parte degli interessati che hanno depositato osservazioni nella presente causa, risulta da una giurisprudenza costante della Corte che esistono due regimi di responsabilità del vettore aereo nei confronti dei passeggeri: il primo fondato sul regolamento n. 261/2004, il secondo fondato sulla convenzione di Montreal, i quali sono entrambi idonei ad essere applicati nel procedimento principale.

36. Ricordo che la Corte ha dichiarato in più occasioni che i diritti fondati rispettivamente sulle disposizioni del regolamento n. 261/2004 e su quelle della Convenzione di Montreal rientrano in «contesti normativi» differenti. Essa ha evidenziato il fatto che il regolamento n. 261/2004 istituisce un regime di risarcimento uniforme ed immediato (18), nei confronti dei danni costituiti dai disagi dovuti ai ritardi ed alle cancellazioni di voli, il quale si colloca a monte del dispositivo previsto dalla convenzione di Montreal e, di conseguenza, è autonomo rispetto al regime previsto da quest'ultima (19).

37. A differenza delle disposizioni del regolamento n. 261/2004, gli articoli 19 e seguenti della convenzione di Montreal disciplinano le condizioni alle quali, in caso di ritardo di un volo, i passeggeri interessati possono esperire azioni dirette ad ottenere una riparazione di danni individuali, in forma risarcitoria, il che richiede una valutazione caso per caso dell'entità dei danni causati e può, di conseguenza, essere oggetto solo di una compensazione a posteriori e su base individuale (20).

38. L'articolo 1 del regolamento n. 261/2004 sottolinea il carattere minimo dei diritti da esso istituiti a favore dei passeggeri aerei. Inoltre, il suo articolo 12 prevede, da un lato, che tale regolamento lasci impregiudicati i loro diritti ad un risarcimento supplementare sulla base di altri strumenti (21) e, dall'altro, che il risarcimento concesso ai sensi di siffatto regolamento possa essere detratto da detto risarcimento (22). Pertanto, un giudice nazionale ha la facoltà di condannare il vettore aereo a risarcire i passeggeri della totalità del danno subito a causa dell'inadempimento da parte di quest'ultimo dei suoi obblighi contrattuali, sulla base di un fondamento giuridico distinto dal regolamento n. 261/2004, segnatamente in applicazione della convenzione di Montreal oppure delle norme di diritto nazionale (23). La Corte ha precisato che, così come in forza delle disposizioni del capo III di detta convenzione, il danno suscettibile di un risarcimento «supplementare» ai sensi dell'articolo 12 di detto regolamento può essere un danno di natura tanto materiale quanto morale (24).

39. Più specificamente, nella specie, è pacifico che il diritto ad una compensazione forfettaria e uniformizzata del passeggero a seguito della cancellazione o del ritardo prolungato di un volo, tratto dagli articoli da 5 a 7 del regolamento n. 261/2004 (25), costituisce un diritto indipendente dal risarcimento su base individuale del danno causato dal ritardo di un volo che può essere richiesto nell'ambito dell'articolo 19 della convenzione di Montreal (26).

40. Inoltre, la Corte ha dichiarato che qualora un vettore aereo non ottemperi agli obblighi di assunzione a proprio carico delle spese incombenti al medesimo ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), e dell'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, un passeggero può chiedere una compensazione pecuniaria fondata su tali disposizioni, senza che una siffatta domanda di rispetto per equivalente di detti obblighi possa essere intesa nel senso che essa è volta ad ottenere il risarcimento di danni destinati a compensare, a titolo di risarcimento su base individuale, un danno risultante dalla cancellazione del volo in questione alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal. Infatti, le domande dei passeggeri aerei fondate sui diritti ad essi conferiti da detto regolamento non si possono considerare come rientranti in un «risarcimento supplementare» ai sensi dell'articolo 12 del medesimo (27).

41. Dopo siffatto necessario richiamo dei principali insegnamenti della giurisprudenza relativa al rapporto fra le norme sostanziali figuranti rispettivamente nel regolamento n. 261/2004 e nella convenzione di Montreal, occorre analizzare adesso la questione di quali disposizioni debbano essere applicate al fine di individuare il giudice competente ad esaminare i diversi capi della domanda formulati nel procedimento principale, i quali presentano la peculiarità di rientrare al contempo nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004 e della convenzione di Montreal.

### **3. Sulle norme sulla competenza applicabili in funzione del fondamento dei diversi capi della domanda formulati a titolo della responsabilità del vettore aereo**

42. Per i motivi che seguono, ritengo che, nel caso di un'azione di risarcimento del danno di natura mista, come quella della controversia di cui al procedimento principale, il giudice competente debba essere determinato, da un lato, in forza delle disposizioni rilevanti del regolamento n. 1215/2012 in relazione ai capi della domanda disciplinati dal regolamento n. 261/2004 e, dall'altro, ai sensi dell'articolo 33 della convenzione di Montreal in relazione ai capi della domanda disciplinati da tale convenzione. Esaminerò inoltre le conseguenze pratiche dell'interpretazione così proposta.

#### **a) Sulle norme sulla competenza applicabili ai capi della domanda rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004**

43. La Corte ha già affermato 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 differenti, 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» (28). La formula che ho evidenziato in corsivo poteva far pensare, come indicato dal giudice del rinvio, che tale analisi valesse eventualmente solo per le azioni fondate unicamente sulle disposizioni del regolamento n. 261/2004.

44. Tuttavia, le considerazioni svolte in tale giurisprudenza sono rilevanti, a mio avviso, *mutatis mutandis*, in relazione ad una controversia come quella di cui al procedimento principale, nella quale le domande dei ricorrenti sono fondate *al contempo* in parte sulle disposizioni del regolamento n. 261/2004 e in parte su altre norme di diritto. Infatti, l'esistenza di contesti normativi differenti implica anche, in tal caso, che norme sulla competenza internazionale diverse siano applicabili ai diritti tratti rispettivamente dal regolamento n. 261/2004 e dalla convenzione di Montreal (29).

45. Ne consegue, a mio avviso, che la competenza internazionale di un giudice di uno Stato membro a statuire sulla prima parte di dette domande dipende dalle disposizioni pertinenti del regolamento n. 44/2001 o piuttosto, nella specie, del regolamento n. 1215/2012, applicabile *ratione temporis*, e non dall'articolo 33 di detta convenzione. In altre parole, ritengo che, per quanto riguarda i capi della domanda diretti ad ottenere una compensazione forfettaria e il rimborso delle spese che hanno come fondamento giuridico le disposizioni del regolamento n. 261/2004, il giudice adito debba valutare la propria competenza alla luce del regolamento n. 1215/2012, e più specificamente, nella controversia principale, alla luce degli articoli 4 e 7 di quest'ultimo (30).

46. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012, una persona domiciliata nel territorio di un determinato Stato membro può essere convenuta davanti alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro. Tuttavia, l'articolo 7, punto 1, di tale regolamento enuncia una norma di competenza speciale in materia contrattuale, la quale consente al ricorrente di optare per un altro criterio di collegamento, ossia quello del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio, il quale si reputa essere, secondo il citato punto 1, lettera b), il luogo in cui il servizio di cui trattasi è stato o avrebbe dovuto essere prestato. Come menzionato dal giudice del rinvio nella sua prima questione pregiudiziale, la Corte ha dichiarato che tale norma determina il giudice competente sia a livello internazionale sia a livello interno (31). Per quanto riguarda, in particolare, i servizi di trasporto aereo internazionale, essa ha interpretato detta disposizione nel senso che il ricorrente ha la scelta fra il tribunale nella cui circoscrizione si trova il luogo di partenza e quello nella cui circoscrizione si trova il luogo di arrivo dell'aereo, quali indicati nel contratto di cui trattasi (32).

#### **b) Sulle norme sulla competenza applicabili ai capi della domanda rientranti nella convenzione di Montreal**

47. Al pari della *easyJet*, del governo italiano e della Commissione, ritengo che, per quanto riguarda le azioni fondate sulla convenzione di Montreal o più esattamente, nella specie, i capi della domanda coperti dall'ambito di applicazione di tale convenzione, le norme sulla competenza applicabili siano quelle figuranti all'articolo 33 della medesima (33).

48. Infatti, l'applicazione dell'articolo 33 della convenzione di Montreal è possibile alla luce delle disposizioni del regolamento n. 1215/2012 che governano i rapporti con gli altri strumenti che disciplinano la competenza giurisdizionale nel territorio dell'Unione, ossia l'articolo 67 e l'articolo

71, paragrafo 1, di tale regolamento. Questi ultimi consentono l'applicazione di norme sulla competenza giurisdizionale concernenti materie particolari, fra le quali figura pacificamente il trasporto aereo, contenute rispettivamente in atti dell'Unione o in convenzioni di cui gli Stati membri siano parte. Orbene, la convenzione di Montreal fa ormai parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione (34) e beneficia anche, nei settori coperti dal proprio ambito di applicazione, del primato sugli atti di diritto derivato dell'Unione, come il regolamento n. 261/2004 (35).

49. Pertanto, ritengo che, in presenza di un'azione, la quale rientri in parte nell'ambito di applicazione delle disposizioni della convenzione di Montreal, e più specificamente del suo articolo 19, relativo al risarcimento dei danni causati dal ritardo di un volo (36), il giudice adito debba determinare la propria competenza a statuire su tale parte dell'azione alla luce dell'articolo 33 di detta convenzione, il quale consente al ricorrente di scegliere di convenire in giudizio il vettore aereo di cui trattasi, nel territorio di uno degli Stati parti, o dinanzi al tribunale nella cui circoscrizione è situato il domicilio di tale vettore o un altro criterio di collegamento equivalente (37), o dinanzi al tribunale nella cui circoscrizione si trova il luogo di destinazione del volo di cui trattasi.

### c) **Sulle conseguenze pratiche dell'interpretazione proposta**

50. Risulta dalle considerazioni che precedono che, nell'ambito di un'azione di risarcimento danni di un vettore aereo come quella di cui al procedimento principale, il giudice adito, a mio avviso, deve valutare la propria competenza facendo un'applicazione distributiva, da un lato, dell'articolo 4, punto 1, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 in relazione ai capi della domanda fondati sulle disposizioni del regolamento n. 261/2004 e, dall'altro, dell'articolo 33 della convenzione di Montreal in relazione ai capi della domanda rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 19 della medesima.

51. Sottolineo che, nell'ipotesi in cui la Corte dovesse adottare l'interpretazione così proposta, il rischio di dispersione, fra giudici di Stati diversi, della competenza giurisdizionale a statuire su una siffatta azione di natura ibrida sarebbe, a mio avviso, relativamente limitato nella prassi. Infatti, può constatarsi che esistono due criteri di competenza giurisdizionale comuni al regolamento n. 1215/2012 e alla convenzione di Montreal, ossia non solo il luogo del domicilio del convenuto, ma anche il luogo di destinazione del volo (38), criteri fra i quali i passeggeri possono liberamente scegliere (39) allorché convengono in giudizio un vettore aereo, onde consentire che tutti i capi della loro domanda vengano trattati da un solo e unico giudice. Inoltre, l'eventuale applicazione delle norme sulla connessione previste all'articolo 30 del regolamento n. 1215/2012 potrebbe consentire di evitare l'esistenza di procedimenti giudiziari multipli, o addirittura concorrenti.

52. Alla luce dell'insieme di tali considerazioni, occorre rispondere alla prima questione sollevata, a mio avviso, che, qualora un'azione esperita da passeggeri aerei sia diretta ad ottenere, da un lato, il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati di cui agli articoli 5, 7, 9 e 12 del regolamento n. 261/2004, nonché, dall'altro, il risarcimento di un danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione della convenzione di Montreal, il giudice di uno Stato membro adito deve valutare la propria competenza, in relazione alla prima parte di tali domande, alla luce delle disposizioni rilevanti del regolamento n. 1215/2012 e, in relazione alla seconda parte, alla luce dell'articolo 33 di tale convenzione.

### C. **Sulla determinazione da parte dell'articolo 33, paragrafo 1, della convenzione di Montreal sia della competenza internazionale sia della competenza territoriale interna (seconda questione)**

## 1. Sull'oggetto della seconda questione pregiudiziale

53. La seconda questione pregiudiziale è sottoposta alla Corte per il caso in cui essa dovesse rispondere alla prima questione nel senso che, come ho proposto supra, l'articolo 33 della convenzione di Montreal è applicabile al fine di determinare la competenza giurisdizionale, in circostanze come quelle della controversia principale, per quanto riguarda i capi della domanda aventi ad oggetto il risarcimento su base individuale di un danno, i quali siano coperti da tale convenzione, e non dal regolamento n. 261/2004.

54. In sostanza, la Corte si è chiesta, in maniera inedita, se, in una simile ipotesi, detto articolo 33, e più specificamente il paragrafo 1 di quest'ultimo (40), sia inteso a ripartire la competenza *ratione loci*, in presenza di una controversia transfrontaliera, soltanto a livello internazionale, vale a dire fra gli Stati parti di detta convenzione, oppure anche a livello interno, vale a dire fra gli organi giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.

55. Il Tribunale ordinario di Roma esprime taluni dubbi sull'interpretazione dell'articolo 33 della convenzione di Montreal apparentemente adottata dalla Corte suprema di cassazione (Italia) (41), secondo la quale tale disposizione si limiterebbe a designare lo Stato parte il cui ordinamento giuridico è competente, nelle controversie transfrontaliere, senza incidere sull'applicazione delle disposizioni nazionali in vigore in tale Stato per quanto riguarda l'individuazione dell'autorità giurisdizionale competente al suo interno.

56. Detto tribunale indica che se tale interpretazione è corretta, dall'applicazione delle norme processuali italiane dovrebbe conseguire la competenza del medesimo a decidere la controversia di cui al procedimento principale (42). Per contro, qualora tale articolo 33 fosse interpretato nel senso che esso determina direttamente il giudice competente all'interno di ciascuno Stato parte, ferma restando, per il resto, l'applicazione del diritto processuale nazionale, la competenza sarebbe in tal caso devoluta al Tribunale di Civitavecchia, nel cui circondario si trova l'aeroporto di partenza del volo di andata e di arrivo di quello di ritorno.

57. La contrapposizione fra i due approcci menzionati supra, presente nella giurisprudenza di altri Stati parti della convenzione di Montreal (43), emerge anche dalle osservazioni depositate nella causa in esame. Infatti, il sig. Guaitoli e a., nonché il governo italiano, sostengono che l'articolo 33 della convenzione di Montreal disciplina unicamente la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati contraenti (44), mentre la easyJet e la Commissione ritengono che i criteri definiti a tale disposizione siano destinati a determinare anche la competenza territoriale interna all'interno di ciascuno Stato. Condivido quest'ultima posizione, per le ragioni illustrate nel prosieguo, le quali seguono le summenzionate regole interpretative (45).

## 2. Sull'interpretazione letterale

58. Per quanto riguarda il testo dell'articolo 33 della convenzione di Montreal, sottolineo che fanno fede unicamente le sei versioni linguistiche di tale strumento qualificate come «autentiche», fra le quali figurano tre versioni corrispondenti a lingue ufficiali dell'Unione, ossia l'inglese, lo spagnolo e il francese (46). Ne consegue che le considerazioni svolte, nella presente causa, con specifico riferimento alla traduzione in lingua italiana di detto articolo 33 non possono essere determinanti.

59. Inoltre, ricordo 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 dei differenti significati che possono essere stati

attribuiti loro nel diritto interno degli Stati membri dell'Unione, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale che si impongono a quest'ultima (47).

60. Nella specie, mi sembra che, contrariamente a quanto sostenuto dal governo italiano e a quanto sembra aver ritenuto la Corte suprema di cassazione (48), il titolo dell'articolo 33 della convenzione di Montreal, quantomeno nelle sue versioni in lingua inglese, spagnola e francese (49), non voglia significare che i redattori di tale disposizione abbiano inteso ridurre la portata delle norme ivi contenute alla ripartizione della competenza giurisdizionale soltanto a livello degli Stati parti. Al contrario, ritengo che, in particolare, l'espressione «Jurisdiction compétente» adottata nella versione in lingua francese evochi piuttosto un'attribuzione della competenza non ad uno Stato bensì ad una «jurisdiction», termine abitualmente impiegato in tale lingua per designare in maniera generica qualsiasi tipo di organo che eserciti il potere giurisdizionale.

61. La mia opinione è avvalorata dalla formulazione del paragrafo 1 (50) di detto articolo 33, perlomeno nelle sue versioni in lingua inglese, spagnola e francese. Infatti, al pari del giudice del rinvio, della *easyJet* e della Commissione, rilevo che tale disposizione procede all'attribuzione della competenza ad un organo giurisdizionale specifico seguendo diversi passaggi. Anzitutto, tale paragrafo 1 menziona «le territoire d'un des États parties» [«il territorio di uno degli Stati parti»] (51), e specifica quindi quale sia l'organo giurisdizionale, fra quelli situati in tale territorio, che può dichiararsi competente *ratione loci*, impiegando un'espressione al singolare, «le tribunal» [«il tribunale»] (52), e non al plurale, in due occasioni (53), al fine di enunciare i diversi criteri di collegamento sui quali il ricorrente può fondare la sua azione di risarcimento danni, criteri che designano inoltre ciascuno un luogo ben preciso (54).

62. Orbene, l'impiego di una siffatta terminologia non è anodino, come è stato evidenziato in un contesto simile, quello della convenzione di Bruxelles (55), la quale contiene parimenti norme sulla competenza giurisdizionale applicabili alle azioni di responsabilità civile. Un testo di tale tipo tende a consentire al ricorrente di adire direttamente uno dei tribunali così designati, senza necessità di prendere in considerazione le norme interne di competenza geografica in vigore nello Stato di cui trattasi, incluso il caso in cui l'applicazione di queste ultime non avrebbe attribuito competenza a tale foro (56).

63. La Corte ha peraltro interpretato disposizioni del diritto dell'Unione che disciplinano la competenza giurisdizionale redatte in modo analogo a quella oggetto della presente questione pregiudiziale, ossia che enunciano un criterio di collegamento ad un organo giurisdizionale formulato al singolare, nel senso che esse «stabilisc[ono] sia la competenza internazionale sia la competenza territoriale» e «mira[no] ad unificare le norme sui conflitti di giurisdizione e, pertanto, a designare direttamente il foro competente senza rinviare alle disposizioni degli ordinamenti nazionali» (57). Lo stesso deve valere, a mio avviso, nella specie (58).

64. In definitiva, ritengo, al pari del giudice del rinvio, della *easyJet* e della Commissione, che se l'articolo 33, paragrafo 1, della convenzione di Montreal avesse veramente avuto per oggetto la fissazione della sola competenza degli organi giurisdizionali di uno Stato parte considerati nel loro insieme, lasciando allo Stato designato la libertà di determinare il tribunale territorialmente competente ai sensi delle sue norme interne, come suggerito dal sig. Guaitoli e a., nonché dal governo italiano, i redattori di tale disposizione avrebbero senza dubbio optato per altre formulazioni più idonee a tal fine.

### 3. Sull'interpretazione teleologica

65. Alla luce degli obiettivi dichiarati della convenzione di Montreal e degli obiettivi che emergono del suo articolo 33, paragrafo 1, ritengo che l'interpretazione di tale disposizione da me proposta sia la più adatta a contribuire alla realizzazione di detti obiettivi rispetto all'interpretazione opposta.

66. Infatti, la Corte ha già rilevato in più occasioni che si evince dal preambolo della convenzione di Montreal (59) che gli Stati parti della medesima hanno avuto come finalità principali non solo quella di «tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale», ma anche «l'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano [tale trasporto, al fine di] realizzare il giusto equilibrio degli interessi» coinvolti, segnatamente per quanto riguarda gli interessi dei vettori aerei e quelli dei passeggeri (60).

67. Nella specie, se l'articolo 33, paragrafo 1, di detta convenzione fosse interpretato nel senso che le norme ivi figuranti attribuiscono la competenza giurisdizionale unicamente ad uno degli Stati parti, e non direttamente ad un determinato giudice, ciò non sarebbe in linea, a mio avviso, con la volontà di un'unificazione rafforzata espressa dagli autori di tale strumento (61), proposito che implica che venga evitato, per quanto possibile, un rinvio alle diverse legislazioni nazionali. Inoltre, ritengo che una siffatta interpretazione non consentirebbe in maniera sufficiente di tutelare gli interessi dei consumatori offrendo al contempo un equilibrio equo con gli interessi dei vettori aerei.

68. A tal riguardo, sottolineo che l'adozione di norme che designano direttamente il giudice territorialmente competente è generalmente finalizzata, da un lato, a facilitare l'attuazione di tali norme sia da parte delle autorità degli Stati sia da parte dei singoli interessati e, dall'altro, a garantire una prossimità adeguata fra tale giudice e l'oggetto della controversia che questi è chiamato a conoscere (62). Inoltre, ritengo che norme del genere assicurino, nell'interesse degli attori così come dei convenuti, una maggiore prevedibilità e una migliore certezza del diritto rispetto al caso in cui tutti i giudici di uno Stato possano essere competenti e le parti in causa debbano quindi analizzare le norme interne al fine di stabilire quale di tali giudici sia territorialmente competente (63). Orbene, mi sembra ragionevole ritenere che siano state queste le intenzioni dei redattori di detto articolo 33, paragrafo 1, allorché hanno scelto la summenzionata formulazione. Pertanto, l'effetto utile di tale disposizione potrebbe essere alterato, a mio avviso, in caso di interpretazione opposta a quella da me auspicata.

#### 4. Sull'interpretazione contestuale

69. Il modo in cui raccomando di interpretare l'articolo 33, paragrafo 1, della convenzione di Montreal non contrasta affatto, a mio avviso, con il contesto nel quale tale disposizione si inserisce.

70. A tale titolo, osservo che il governo italiano invoca la summenzionata giurisprudenza della Corte suprema di cassazione (64), secondo la quale il paragrafo 1 di detto articolo 33 dovrebbe disciplinare unicamente la ripartizione della competenza fra gli Stati parti della convenzione di Montreal, segnatamente, in considerazione del contenuto del paragrafo 4 di questo stesso articolo, ai sensi del quale «[l]a procedura sarà regolata dalla legge del tribunale adito [la procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire]» (65). Tale governo desume da quest'ultima disposizione che spetta agli Stati parti, nell'ambito della loro autonomia procedurale, disciplinare ogni questione processuale non regolata espressamente da tale convenzione, e che occorrerebbe dunque applicare le norme procedurali interne intese a determinare il giudice nazionale territorialmente competente.

71. Nella stessa ottica, il sig. Guaitoli e a. fanno valere, in sostanza, che se gli autori dell'articolo 33 della convenzione di Montreal avessero voluto disciplinare la competenza territoriale interna di

ciascuno Stato parte, essi avrebbero dovuto adottare disposizioni regolatrici anche della competenza per valore delle controversie, cosa che tali autori hanno però omissis di fare.

72. Tuttavia, a mio avviso, tali argomenti devono essere respinti. Infatti, al pari del giudice del rinvio e della *easyJet*, ritengo che occorra interpretare il paragrafo 1 di detto articolo 33, in combinato disposto con il paragrafo 4 del medesimo, nel senso che questa prima disposizione ha espressamente come oggetto la disciplina della competenza *ratione loci* non solo a livello degli Stati parti, ma anche a livello delle loro autorità giurisdizionali, fatta salva l'applicazione delle norme di diritto in vigore nello Stato della sede del giudice adito per quanto attiene alle restanti questioni di ordine procedurale.

73. In altre parole, ritengo che il rinvio al diritto nazionale effettuato all'articolo 33, paragrafo 4, della convenzione di Montreal debba essere considerato residuo, nella misura in cui riguarda norme di natura procedurale distinte dai criteri di collegamento unificati che disciplinano la competenza *ratione loci* stabiliti a tale paragrafo 1. L'oggetto degli altri rinvii all'ordinamento del tribunale adito effettuati agli articoli 35 e 45 di tale convenzione (66) avvalorano la mia opinione.

74. In forza dell'autonomia così lasciata in materia procedurale agli Stati parti di detta convenzione, questi ultimi restano liberi, a mio avviso, di definire la portata dell'ambito geografico e sostanziale delle autorità giurisdizionali con sede nel loro territorio (67). Preciso che tale autonomia dovrebbe essere tuttavia limitata, a mio giudizio, dalla necessità di non rimettere in discussione gli obiettivi di tale convenzione e di non privare le disposizioni di quest'ultima del loro effetto utile attraverso l'applicazione delle norme risultanti dalla *lex fori* (68).

75. Di conseguenza, a mio avviso, occorre rispondere alla seconda questione pregiudiziale dichiarando che 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 (69), non soltanto la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della medesima, bensì anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.

#### **D. Sull'applicazione della convenzione di Montreal in via esclusiva o congiuntamente al regolamento n. 1215/2012 (terza questione)**

76. La terza questione pregiudiziale viene posta per il caso in cui la Corte, contrariamente alla mia proposta di cui *supra*, dovesse dichiarare che l'articolo 33 della convenzione di Montreal, applicabile qualora l'azione proposta sia disciplinata dalle disposizioni della medesima, è diretto a governare unicamente la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti di tale convenzione.

77. Il Tribunale ordinario di Roma chiede in sostanza se, in tale fattispecie, occorra applicare l'articolo 33 di detta convenzione in via esclusiva, cosicché quest'ultimo osterebbe all'applicazione dell'articolo 7 del regolamento n. 1215/2012, oppure applicare queste due disposizioni simultaneamente, al fine di determinare direttamente sia la competenza giurisdizionale di un determinato Stato sia la competenza territoriale di una delle autorità giurisdizionali con sede in quest'ultimo.

78. Tale tribunale specifica che, in caso di applicazione esclusiva della convenzione di Montreal e di determinazione della competenza territoriale interna tramite le legislazioni nazionali, in conformità all'interpretazione data dalla Corte suprema di cassazione (70), esso sarebbe allora competente a dirimere le controversie di cui al procedimento principale. Viceversa, in caso di

applicazione congiunta di tale convenzione, al fine di ripartire la competenza fra gli Stati, e di detto regolamento, in via integrativa, al fine di determinare la competenza interna, sarebbe competente il Tribunale di Civitavecchia.

79. Tuttavia, alla luce degli elementi di risposta da me proposti nell'ambito delle prime due questioni, concernenti il modo in cui deve essere configurato il rapporto fra la convenzione di Montreal e il regolamento n. 1215/2012, ritengo che non occorra rispondere alla terza questione, divenuta priva di oggetto, e neppure formulare osservazioni più ampie in relazione alla medesima.

## V. Conclusione

80. Alla luce delle suesposte considerazioni, propongo alla Corte di rispondere come segue alle questioni pregiudiziali sollevate dal Tribunale ordinario di Roma (Italia):

1) Qualora un'azione esperita da passeggeri aerei sia diretta ad ottenere, da un lato, il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati di cui agli articoli 5, 7, 9 e 12 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, nonché, dall'altro, il risarcimento di un danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione 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 la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, il giudice di uno Stato membro adito deve valutare la propria competenza, in relazione alla prima parte di tali domande, alla luce delle disposizioni rilevanti del regolamento 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 e, in relazione alla seconda parte, alla luce dell'articolo 33 di tale 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 soltanto la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della medesima, bensì anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.

---

[1](#) Lingua originale: il francese.

---

[2](#) GU 2001, L 194, pag. 39. Tale convenzione, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, è stata approvata a nome della Comunità europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38).

---

[3](#) Regolamento 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).

---

[4](#) Preciso che le questioni pregiudiziali riguardano il 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), ma che alla controversia di cui al procedimento principale si applica il regolamento n. 1215/2012 (v. paragrafo 16 delle presenti conclusioni).

---

[5](#) Regolamento 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).

---

[6](#) V. paragrafo 24 delle presenti conclusioni.

---

[7](#) Più specificamente, secondo tale giudice, il sig. Guaitoli e a. chiedono che la easyJet sia condannata, in conformità alle prescrizioni di cui agli «art[icoli] 5, 7, 9 e 12 del Regolamento [n.] 261/2004, a corrispondere [loro, da un lato,] le *compensazioni pecuniarie*, i *rimborsi spese* ed il risarcimento dell'*ulteriore danno* dipendenti dalla *cancellazione del volo [di andata]* (quantificati per ciascuno di essi di [EUR] 815,00), nonché[, dall'altro,] le *compensazioni pecuniarie* dovute in dipendenza del *ritardo del volo [di ritorno]* (pari ad [EUR] 250,00 per ciascuno degli attori) e per l'effetto condannarla al pagamento della complessiva somma di [EUR] 7 455,00 (corrispondente ad [EUR] 1 065,00 per ciascuno degli attori), oltre al risarcimento del *danno morale* da determinarsi in via equitativa». Gli interessati «ricomprendono, tra le voci di *danno* di cui chiedono il pagamento (*oltre alle compensazioni forfettarie*) in ragione della *cancellazione del volo di andata*, il rimborso delle *spese* sostenute per i trasferimenti da e per l'aeroporto, per i pasti e per la non fruita sistemazione alberghiera, del *costo* giornaliero della crociera prenotata con partenza da Corfù per un giorno pagato ma perduto, nonché il pagamento di € 200,00 a testa come *ristoro* della giornata di vacanza perduta e il *danno morale* da quantificarsi in via equitativa» (il corsivo è mio).

---

[8](#) V. paragrafi 1 e segg. delle presenti conclusioni.

---

[9](#) A partire dalla data di entrata in vigore richiamata al paragrafo 7 delle presenti conclusioni.

---

[10](#) Convenzione sul diritto dei trattati, conclusa a Vienna il 23 maggio 1969 (*Raccolta dei trattati delle Nazioni Unite*, vol. 1155, pag. 331).

---

[11](#) V., segnatamente, sentenze del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punti da 20 a 22); del 17 febbraio 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 23 e 24), nonché del 12 aprile 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punti da 19 a 22).

---

[12](#) V., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 21 e 22). V. anche, per analogia, in relazione a nozioni contenute nel regolamento n. 44/2001, sentenze del 16 maggio 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, punti 34 e segg.), nonché del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punti 56 e 58). Ritorno sulle implicazioni di tale giurisprudenza nella specie ai paragrafi 58 e segg. delle presenti conclusioni.

---

[13](#) Sulla somiglianza esistente fra i testi di questi due articoli, in particolare con riferimento al loro punto 1, e sul fatto che l'interpretazione fornita dalla Corte in relazione alle disposizioni del regolamento n. 44/2001 vale anche per le disposizioni equivalenti del regolamento n. 1215/2012, v., segnatamente, sentenze del 15 giugno 2017, Kareda (C-249/16, EU:C:2017:472, punti 8 e 27); del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punti 13, 57, 61, 70 e 78), nonché del 15 novembre 2018, Kuhn (C-308/17, EU:C:2018:911, punto 31).

---

[14](#) V. anche paragrafo 16 delle presenti conclusioni.

---

[15](#) V., segnatamente, sentenze del 22 ottobre 2015, Impresa Edilux e SICEF (C-425/14, EU:C:2015:721, punto 20), nonché del 19 dicembre 2018, AREX CZ (C-414/17, EU:C:2018:1027, punti 34 e 35).

---

[16](#) Sul contenuto esatto dei diversi capi della domanda di cui il giudice del rinvio è stato investito, v. nota 7 delle presenti conclusioni.

---

[17](#) A mio avviso, tale linea argomentativa è rilevante più per la seconda questione pregiudiziale, la quale verrà esaminata ai paragrafi 53 e segg. delle presenti conclusioni, che per la prima questione.

---

[18](#) Vale a dire senza che i passeggeri debbano sopportare gli inconvenienti relativi all'esercizio di un'azione di risarcimento per danni proposta dinanzi ad un organo giurisdizionale nazionale.

---

[19](#) V., segnatamente, sentenze del 9 luglio 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 27); del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.* (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti 46, da 49 a 55, 57 e 74); del 22 novembre 2012, *Cuadrench Moré* (C-139/11, EU:C:2012:741, punto 32), nonché del 10 marzo 2016, *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2016:148, punto 46).

---

[20](#) V., segnatamente, sentenze del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, punto 42 e segg.); del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, punto 42), nonché del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 32). A tal riguardo, v. Grigorieff, C.-I., «Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal», *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, n. 4, pag. 670 e segg.

---

[21](#) Sottolineo che l'articolo 12 del regolamento n. 261/2004 mira non già a costituire di per sé un fondamento giuridico che consenta di ottenere un risarcimento, bensì a chiarire il rapporto fra le compensazioni dovute in forza di tale regolamento e quelle che possono essere richieste in base ad altri strumenti normativi.

---

[22](#) Ne risulta che i passeggeri possono beneficiare sia della compensazione standardizzata prevista dalle disposizioni del regolamento n. 261/2004 sia del risarcimento del loro danno effettivo in forza di altre disposizioni, senza che sia tuttavia consentita una sovracompensazione.

---

[23](#) V. sentenze del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, punto 47), nonché del 13 ottobre 2011, *Sousa Rodríguez e a.* (C-83/10, EU:C:2011:652, punti 37 e 38).

---

[24](#) V. sentenze del 6 maggio 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 29 e 39), nonché del 13 ottobre 2011, *Sousa Rodríguez e a.* (C-83/10, EU:C:2011:652, punto 41).

---

[25](#) Osservo che si evince dalla decisione di rinvio che i ricorrenti nel procedimento principale hanno subito un ritardo prolungato in occasione del volo di ritorno, ma non hanno fatto espressamente valere l'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, il quale prevede il diritto ad un'assistenza da parte del vettore aereo in una siffatta fattispecie. Inoltre, la Corte ha interpretato gli articoli 5, 6 e 7 dello stesso regolamento «nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati [e] possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art[icolo] 7 di tale regolamento quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore» (segnatamente, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 69, nonché del 26 febbraio 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, punto 32).

---

[26](#) V., segnatamente, sentenze del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 27); del 22 novembre 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, punto 28), nonché del 10 marzo 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punto 45).

---

[27](#) V. sentenze del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a. (C-83/10, EU:C:2011:652, punti 38, da 42 a 44 e 46), nonché del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punti da 19 a 24).

---

[28](#) V. sentenze del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punti 27 e 28), nonché del 10 marzo 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punti 43 e 46).

---

[29](#) Sull'applicazione di norme sulla competenza differenti in funzione della norma sostanziale che il ricorrente fa valere, v. per analogia, nel caso di un'azione di risarcimento danni rientrante nella «materia contrattuale» e/o nella «materia di illeciti civili» ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 44/2001, le mie conclusioni nella causa Bosworth e Hurley (C-603/17, EU:C:2019:65, paragrafi da 70 a 90).

---

[30](#) Preciso che, in conformità all'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento n. 1215/2012, le norme di competenza speciali a favore dei consumatori previste dal medesimo, le quali consentono segnatamente di convenire in giudizio il professionista «davanti alle autorità giurisdizionali del luogo in cui è domiciliato il consumatore», non sono applicabili allorché il servizio acquistato consiste, come nella controversia di cui al procedimento principale, in un volo che non prevede prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale (v. anche sentenza dell'11 aprile 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, punto 28).

---

[31](#) V. sentenza del 3 maggio 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punto 30).

---

[32](#) V., segnatamente, sentenze del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punti 67 e 68), nonché dell'11 luglio 2018, Zurich Insurance e Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, punti da 15 a 18).

---

[33](#) V. anche, in tal senso, conclusioni dell'avvocato generale Szpunar nella causa Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, paragrafo 29), nonché conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, paragrafo 52).

---

[34](#) V. anche paragrafo 29 delle presenti conclusioni.

---

[35](#) V. sentenze del 10 luglio 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punto 43), nonché del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 28).

---

[36](#) Preciso, alla luce delle circostanze della controversia di cui al procedimento principale, che tale convenzione non contiene disposizioni relative alla cancellazione di un volo (v. anche conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:145, paragrafo 58).

---

[37](#) Ossia la «sede principale del[l'] attività» del vettore interessato o il «luogo in cui [questi] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto».

---

[38](#) A quest'ultimo proposito, riferendosi in tal senso alle conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:145, paragrafi 47 e segg.), la Commissione sostiene che la nozione di «luogo di destinazione», ai sensi dell'articolo 33 della convenzione di Montreal, non dovrebbe essere interpretata in maniera eccessivamente restrittiva, per cui, nel caso di un volo andata e ritorno, come nella controversia di cui al procedimento principale, la destinazione del volo di ritorno potrebbe anch'essa rientrarvi. Anche se un siffatto approccio mi sembra corretto, osservo che l'interpretazione di tale nozione non è necessaria nella presente causa, poiché il giudice del rinvio non può in ogni caso essere competente in forza di tale criterio, dal momento che l'aeroporto di Fiumicino non è situato nel suo circondario.

---

[39](#) Sottolineo che, per contro, il luogo di partenza del volo di cui trattasi, altro criterio di collegamento consentito dall'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012 come interpretato dalla Corte, non è previsto all'articolo 33 della convenzione di Montreal.

---

[40](#) È vero che le tre questioni pregiudiziali riguardano «l'articolo 33 della convenzione di Montreal» nella sua globalità. Cionondimeno, ritengo che nella presente causa non occorra interpretare i paragrafi 2 e 3 di quest'ultimo, i quali riguardano unicamente «i danni derivanti dalla morte o dalla lesione del passeggero», alla luce sia dell'oggetto della controversia di cui al procedimento principale, la quale verte su danni connessi alla cancellazione e al ritardo di voli, sia dei motivi contenuti nella decisione di rinvio, i quali si riferiscono unicamente al contenuto del paragrafo 1 di tale articolo 33. Per contro, menzionerò in maniera succinta il contenuto del paragrafo 4 di detto articolo, a titolo di elemento contestuale di interpretazione del suo paragrafo 1 (paragrafi 70 e segg. delle presenti conclusioni).

---

[41](#) A tal riguardo, il giudice del rinvio richiama due decisioni di detta corte, citate nel seguente modo: «sentenza no 15028/05 e ordinanza no 11183/05».

---

[42](#) Il sig. Guaitoli e a. fanno valere che l'applicazione del codice di procedura civile italiano, nonché del codice del consumo italiano porterebbe a riconoscere la competenza del Tribunale ordinario di Roma nella specie, in quanto giudice del luogo in cui è sorta o deve eseguirsi l'obbligazione dedotta in giudizio, e rispettivamente del luogo di residenza dei consumatori interessati.

---

[43](#) V. Dettling-Ott, R., «Article 33», in *Montreal Convention*, a cura di Giemulla, E., e Schmid, R., Kluwer, Paesi Bassi, 2010, punti 21 e segg., nonché Dettling-Ott, R., «Artikel 33», in *Montrealer Übereinkommen*, a cura di Giemulla, E., e Schmid, R., Luchterhand, Germania, 2016, punti 21 e segg.

---

[44](#) Il governo italiano indica che tale interpretazione corrisponde alla giurisprudenza prevalente della Corte suprema di cassazione, prendendo in considerazione l'ordinanza del 4 maggio 2016, n. 8901, ai sensi della quale «[l]'art. 33, comma 1, della Convenzione di Montreal (...), come reso evidente dalla sua rubrica ("competenza giurisdizionale") non si occupa affatto della competenza per materia in tema di controversie tra passeggero e vettore aereo, ma disciplina [il] riparto di giurisdizione tra giudici appartenenti a Stati diversi. Ciò e' confermato dal comma 4 della medesima norma, ove si stabilisce che alla controversia tra vettore e passeggero "si applicano le norme procedurali del tribunale adito", ivi comprese, dunque, quelle sul riparto di competenza per valore tra i vari uffici giudiziari». Anche il sig. Guaitoli e a. citano questa e altre decisioni, nei termini seguenti: «Cass. S.U. 6630/1993, Cass. Ord.za 11183/2005, Cass. 15028/2005, Cass. S.U. 13689/2006, Cass. S.U. 22035/2014 e Cass. Ord.za 8901/2016».

---

[45](#) V. paragrafo 29 delle presenti conclusioni.

---

[46](#) Sulla considerazione delle sei versioni linguistiche nelle quali la convenzione di Montreal è stata redatta (ossia in lingua inglese, araba, cinese, spagnola, francese e russa), v. sentenze del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 24), nonché del 17 febbraio 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 23 e da 31 a 34).

---

[47](#) V., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 21 e 22).

---

[48](#) V. giurisprudenza citata alla nota 44 delle presenti conclusioni.

---

[49](#) Ossia, rispettivamente, «Jurisdiction», «Jurisdicción» e «Jurisdiction compétente». Preciso che il titolo scelto per tradurre detto articolo 33 in lingua italiana (versione linguistica, da parte sua, non autentica) è: «Competenza giurisdizionale».

---

[50](#) Paragrafo 1, la cui interpretazione è specificamente rilevante nella causa in esame, per le ragioni indicate alla nota 40 delle presenti conclusioni.

---

[51](#) Analogamente, nelle versioni in lingua inglese: «the territory of one of the States Parties» e spagnola: «el territorio de uno de los Estados Partes».

---

[52](#) Analogamente, nelle versioni in lingua inglese: «the court» e spagnola: «el tribunal».

---

[53](#) Osservo che tale formulazione riprende quella che figurava all'articolo 28, paragrafo 1, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (in prosieguo: la «convenzione di Varsavia»), la quale è stata sostituita dalla convenzione di Montreal (v. primo comma del preambolo e articolo 55 di quest'ultima).

---

[54](#) Ricordo che il ricorrente ha la scelta di adire «o [il] 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 [il] tribunale del luogo di destinazione».

---

[55](#) Convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, conclusa a Bruxelles il 27 settembre 1968 (GU 1972, L 299, pag. 32), alla quale sono subentrati i regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012.

---

[56](#) V. relazione Jenard sulla convenzione di Bruxelles (GU 1979, C 59, pag. 22), con riferimento alle «norme di competenza speciali» figuranti, in particolare, all'articolo 5, punto 1, della medesima, ai sensi del quale «[i]l convenuto domiciliato nel territorio di uno Stato contraente può essere citato in un altro Stato contraente (...) in materia contrattuale, davanti al *giudice* del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita», il che contrasta con la norma di competenza generale figurante al suo articolo 2, che prende in considerazione gli «*organi giurisdizionali* [dello] Stato [in cui il convenuto è domiciliato]» (il corsivo è mio). Lo stesso vale per i regolamenti n. 44/2001 e n. 1215/2012.

---

[57](#) V., in relazione all'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 (che equivale all'articolo 5, punto 1, della convenzione di Bruxelles), sentenza del 3 maggio 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punto 30), e, in relazione all'articolo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 4/2009 del Consiglio, del 18 dicembre 2008, relativo alla competenza, alla legge applicabile, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni e alla cooperazione in materia di obbligazioni alimentari (GU 2009, L 7, pag. 1), sentenza del 18 dicembre 2014, Sanders e Huber (C-400/13 e C-408/13, EU:C:2014:2461, punto 30).

---

[58](#) Sullo spazio residuo lasciato alle norme procedurali interne dall'articolo 33, paragrafo 4, della convenzione di Montreal, v. paragrafi 70 e segg. delle presenti conclusioni.

---

[59](#) Più precisamente, alla luce del terzo e del quinto comma di detto preambolo.

---

[60](#) V. sentenze del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 30 e segg.); del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punti 29 e 30); del 17 febbraio 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 38 e 48), nonché del 12 aprile 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punti 34 e 43).

---

[61](#) Considerato che la convenzione di Montreal tende ad armonizzare un numero massimo di aspetti, sia di diritto sostanziale sia attinenti alla competenza, nel settore coperto dal suo ambito di applicazione.

---

[62](#) Nello stesso senso, v. relazione Jenard sulla convenzione di Bruxelles (pag. 22), op. cit., nota 56.

---

[63](#) V., per analogia, in relazione all'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 e all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, sentenze del 3 maggio 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punti da 22 a 30); del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 45); del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punti da 70 a 75); dell'11 luglio 2018, Zurich Insurance e Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, punti da 15 a 24), nonché del 4 ottobre 2018, Feniks (C-337/17, EU:C:2018:805, punto 44).

---

[64](#) V. nota 44 delle presenti conclusioni.

---

[65](#) Nelle versioni di tale paragrafo 4 in lingua inglese: «[q]uestions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case» e in lingua spagnola: «[l]as cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso». La formula scelta per tradurre tale disposizione in lingua italiana (versione linguistica, da parte sua, non autentica) è la seguente: «[s]i applicano le norme procedurali del tribunale adito». Inoltre, l'articolo 28, paragrafo 2, della convenzione di Varsavia così già recitava: «La procedura sarà regolata dalla legge del tribunale adito».

---

[66](#) Rispettivamente, in relazione al calcolo della prescrizione e in relazione tanto agli effetti di una chiamata in corresponsabilità quanto al procedimento applicabile a quest'ultima.

---

[67](#) Cosicché tali Stati potrebbero, ad esempio, istituire autorità giurisdizionali specializzate. V., per analogia, in relazione al regolamento (CE) n. 2201/2003 del Consiglio, del 27 novembre 2003, relativo alla competenza, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale, che abroga il regolamento (CE) n. 1347/2000 (GU 2003, L 338, pag. 1), sentenza del 9 gennaio 2015, Bradbrooke (C-498/14 PPU, EU:C:2015:3, punti 41 e da 51 a 54).

---

[68](#) V. per analogia, nel caso dell'interazione fra le norme procedurali in vigore negli Stati membri dell'Unione e le norme sulla competenza giurisdizionale previste dal regolamento n. 44/2001 oppure dal regolamento n. 1215/2012 o, ancora, dal regolamento n. 4/2009, sentenze del 15 marzo 2012, G (C-292/10, EU:C:2012:142, punti 44 e segg.); del 18 dicembre 2014, Sanders e Huber (C-400/13 e C-408/13, EU:C:2014:2461, punti da 30 a 32); del 10 marzo 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punti 62 e 66), nonché del 31 maggio 2018, Nothartová (C-306/17, EU:C:2018:360, punto 28).

---

[69](#) Per contro, per le ragioni elaborate nell'ambito della risposta alla prima questione (paragrafi 32 e segg. delle presenti conclusioni), la competenza giurisdizionale deve essere determinata applicando le disposizioni del regolamento n. 1215/2012 per quanto attiene ai capi di una domanda giudiziaria intesi ad ottenere il rispetto dei diritti forfettari e uniformizzati risultanti dalle disposizioni del regolamento n. 261/2004.

---

[70](#) V. giurisprudenza menzionata alle note 41 e 44 delle presenti conclusioni.