

**Causa C-386/21**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

24 giugno 2021

**Giudice del rinvio:**

Cour d'appel de Mons (Corte d'appello di Mons, Belgio)

**Data della decisione di rinvio:**

10 maggio 2021

**Appellante:**

Ryanair DAC, già Ryanair Ltd

**Appellata:**

Happy Flights Srl

---

**NELLA CAUSA:**

**La società di diritto irlandese Ryanair DAC**, con sede legale in Irlanda, a DUBLINO, Airside Business Park, Swords 0, Dublin Airport (omissis) [generalità di Ryanair DAC]

appellante nel procedimento principale, appellata in via incidentale,

(omissis) [generalità degli avvocati di Ryanair DAC] (omissis) **CONTRO:**

**La SPRL (divenuta SRL) HAPPY FLIGHTS** (omissis), con sede in 9920 LOVENDEGEM, [Belgio,] Bredestraat Kouter, 69,

appellata nel procedimento principale, appellante in via incidentale,

(omissis) [generalità degli avvocati della SRL Happy Flights] (omissis)  
[considerazioni relative alla procedura] (omissis).

## **I. Fatti e antecedenti**

1. La controversia oppone la SRL HAPPY FLIGHTS — in prosieguo: «HF» -, società di diritto belga specializzata nel recupero crediti, alla quale alcuni passeggeri del trasporto aereo hanno ceduto i loro diritti, alla compagnia aerea RYANAIR DAC — in prosieguo: «RY» -, società di diritto irlandese, alla quale HF chiede le compensazioni pecuniarie dovute ai passeggeri sulla base 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 (in prosieguo: il «regolamento n. 261/2004»).
2. Nel caso di specie, si tratta della cancellazione del volo FR6351 da Sofia (SOF) a Charleroi (CRL) del 17 settembre 2017, che riguarda i seguenti passeggeri: (omissis). [Generalità dei passeggeri interessati]
3. HF ha intimato a RY di pagarle l'importo di EUR 7 229,75, a titolo di indennizzo e di rimborso dei biglietti, con messaggio di posta elettronica del 18 settembre 2017; RY ha dato riscontro della ricezione, ma ha rifiutato di pagare HF.
4. Con atto di citazione del 2 gennaio 2018, HF ha citato in giudizio RY dinanzi al Tribunal de l'entreprise du Hainaut (Division Charleroi) (tribunale dell'impresa di Hainaut, sezione di Charleroi, Belgio) chiedendo il pagamento dell'importo di EUR 7 229,75, oltre interessi di mora e interessi giudiziari, a decorrere dal 18 settembre 2017 fino al pagamento integrale.
5. Nelle proprie conclusioni, RY ha contestato la competenza dei tribunali belgi e ha presentato una domanda riconvenzionale per danni pari a EUR 5.000 per lite temeraria.
6. (omissis) [considerazioni relative alla procedura]
7. La sentenza impugnata, resa in contraddittorio il 21 giugno 2019, dichiara la domanda ammissibile e fondata, condanna RY a pagare a HF l'importo di EUR 7.229,75, oltre gli interessi di mora e gli interessi giudiziari, a decorrere dal 18 settembre 2017 fino al pagamento integrale, dichiara la domanda riconvenzionale ricevibile ma la respinge in quanto infondata; dichiara soccombente RY, condanna RY alle spese del grado di giudizio; (omissis) [condanna relativa alle spese del procedimento] dichiara la sentenza provvisoriamente esecutiva fatta salva eventuale impugnazione.
8. RY ha presentato appello con atto del 26 luglio 2019.

9. HF ha proposto appello incidentale quanto alle spese, di cui RY contesta la ricevibilità.

## **II. Ricevibilità dell'appello principale**

10. (omissis) [discussione relativa alla ricevibilità dell'appello principale di RY. Il giudice del rinvio dichiara l'appello ricevibile]

## **III. Motivi invocati**

21. Il primo motivo dedotto da RY è l'irricevibilità della domanda originaria [in primo grado] di HF in mancanza di legittimazione o di interesse ad agire per il recupero delle compensazioni pecuniarie dovute sulla base del regolamento n. 261/2004, sulla base del rilievo che HF, non essendo né un consumatore, né un passeggero, non è titolare di alcun diritto di credito, in mancanza di un contratto di cessione di credito valido ai sensi del diritto irlandese; il secondo e il terzo motivo vertono sul difetto di giurisdizione dei giudici belgi a conoscere della controversia; il quarto e il quinto motivo riguardano l'applicazione delle proprie condizioni generali, che impongono la previa presentazione di un reclamo da parte del passeggero e vietano la cessione del credito.
22. Tuttavia, prima di esaminare la ricevibilità e il fondamento di una domanda, il giudice deve anzitutto verificare la propria competenza a conoscerne; pertanto, il giudice del rinvio deve verificare, in primo luogo, la propria competenza giurisdizionale internazionale.

## **IV. Competenza giurisdizionale dei tribunali belgi**

### **A. Sulla clausola attributiva di competenza**

23. RY invoca la clausola di scelta del foro contenuta nell'articolo 2.4 delle proprie condizioni generali di trasporto, secondo la quale : *Salvo quanto altrimenti stabilito dalla Convenzione o dalla legge applicabile, il contratto di trasporto con noi concluso, le presenti condizioni generali di trasporto ed i nostri Regolamenti saranno disciplinati ed interpretati nel rispetto della legge irlandese e qualsiasi controversia derivante da o in relazione al presente contratto sarà soggetta alla giurisdizione dei tribunali irlandesi.*
24. Nel caso di una controversia tra una società di diritto belga e una società di diritto irlandese, il contesto normativo applicabile è il regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (in prosieguo: «il regolamento n. 1215/2012»).

25. La Corte di giustizia dell'Unione europea è stata recentemente chiamata a pronunciarsi su una questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione dell'articolo 25, paragrafo 1, di tale regolamento in una causa riguardante l'applicazione di una clausola di scelta del foro prevista in un contratto di trasporto nei confronti di una società di recupero crediti alla quale il passeggero ha ceduto il proprio diritto di avanzare una pretesa basata sul regolamento n. 261/2004 (sentenza del 18 novembre 2020, DELAYFIX, C-519/19).
26. In tale controversia, un passeggero aveva ceduto ad una società di recupero crediti, la DELAYFIX, società polacca, il diritto di chiedere una compensazione pecuniaria sulla base del regolamento n. 261/2004 per la cancellazione di un volo da Milano a Varsavia operato da RY; il contratto di trasporto tra il passeggero e RY prevedeva una clausola di scelta del foro a favore delle giurisdizioni irlandesi.
27. Nell'ambito dell'azione di merito proposta da DELAYFIX dinanzi a un giudice di Varsavia, RY ha opposto alla società di recupero crediti la sua clausola di scelta del foro. Il giudice di Varsavia ha respinto l'eccezione d'incompetenza dedotta da RY. RY ha interposto appello avverso tale decisione dinanzi al Tribunale regionale di Varsavia, che ha deciso di sottoporre alla CGUE la seguente questione pregiudiziale:
- «Se l'articolo 2, lettera b), l'articolo 3, paragrafi 1 e 2, nonché l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13 (...), e l'articolo 25 del regolamento [n. 1215/2012] – nell'ambito della valutazione circa la validità di una clausola attributiva di competenza – debbano essere interpretati nel senso che la mancata pattuizione individuale delle condizioni contrattuali, e le clausole contrattuali abusive derivanti dall'accordo attributivo di competenza, possano essere invocati anche dall'acquirente finale di un credito acquisito per cessione da un consumatore, il quale acquirente, tuttavia, non abbia esso stesso lo status di consumatore »;*
28. In tale sentenza, la Corte di giustizia dell'Unione europea, prima di rispondere alla questione pregiudiziale sottoposta, ha deciso di stabilire a quali condizioni una clausola attributiva di competenza potesse vincolare la società di recupero crediti alla quale il passeggero ha ceduto il proprio credito.
29. La Corte ritiene che una clausola attributiva di competenza contenuta in un contratto possa esplicare i suoi effetti soltanto nei rapporti tra le parti che hanno prestato il loro accordo alla stipula di tale contratto (punto 42), che il cessionario (la società di recupero crediti) non è parte del contratto di trasporto nel quale figura tale clausola, ma è un soggetto terzo rispetto a tale contratto (punto 43); essa ne deduce che una clausola attributiva di competenza non può, in linea di principio, essere opposta dalla compagnia aerea ad una società di recupero crediti alla quale il passeggero ha ceduto il

- proprio credito (punto 46), salvo nel caso in cui, conformemente al diritto nazionale applicabile al merito, il terzo sia subentrato alla parte originaria nei suoi diritti e obblighi (punto 47); qualora una simile ipotesi non ricorresse, la società di recupero crediti non è vincolata alla clausola di scelta del foro.
30. Secondo il dispositivo di tale sentenza, l'articolo 25 del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che **una clausola attributiva di competenza, inserita in un contratto di trasporto concluso tra un passeggero e una compagnia aerea, non può essere opposta da quest'ultima a una società di recupero crediti alla quale il passeggero ha ceduto il suo credito** per contestare la competenza di un giudice a conoscere di un'azione risarcitoria intentata nei confronti della compagnia aerea sulla base del regolamento n. 261/2004, **a meno che, ai sensi della normativa dello Stato i cui giudici sono designati in tale clausola, detta società di recupero crediti sia subentrata al contraente iniziale in tutti i suoi diritti e obblighi, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.**
  31. Nella fattispecie, il giudice del rinvio intende conformarsi all'insegnamento di tale sentenza e, pertanto, al fine di determinare la propria competenza giurisdizionale internazionale, essa deve verificare se, alla luce del diritto irlandese — dato che nella clausola controversa sono designati i giudici irlandesi —, HF sia subentrata ai passeggeri in tutti i loro diritti e obblighi.
  32. Tuttavia, la competenza giurisdizionale deve essere valutata indipendentemente dal merito della causa, in funzione di quanto dedotto nell'atto di citazione (v. M. DESCAMPS, *Compétence internationale et loi applicable en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles*, in X. Obligations, *Traité théorique et pratique*, VII, 1.1.11 e sentenza CGUE EFFER 4/3/1982), al termine di un esame prima facie, fatto salvo il merito della causa.
  33. Nell'atto di citazione, HF afferma di essere specializzata nella riscossione delle compensazioni pecuniarie dovute sulla base del regolamento n. 261/2004 e che i passeggeri *«hanno ceduto alla ricorrente la propria azione fondata sul regolamento passeggeri ai sensi degli articoli 1689 e seguenti del Code civil (codice civile belga)»*; nelle sue conclusioni, essa si limita a sostenere che la cessione del credito di cui si avvale è disciplinata esclusivamente dal diritto belga, che è il diritto scelto dalle parti nel quadro del contratto di cessione del credito stipulato tra i passeggeri e la HF.
  34. Pertanto, in nessun momento essa dimostra la validità e l'opponibilità della cessione di credito alla luce del diritto irlandese, e pertanto la sua portata ai sensi del diritto irlandese, cosicché essa non fornisce prova di essere subentrata ai passeggeri in tutti i loro diritti e obblighi ai sensi della normativa irlandese.

35. Secondo RY, il diritto irlandese non autorizza la cessione di un diritto di avanzare una pretesa («*assignment of bare legal right*») ad un ente che non ha alcun nesso con la pretesa avanzata diverso da quello costituito dallo stesso ente con tale cessione del diritto di avanzare una pretesa, il che è contrario all'ordine pubblico irlandese, cosicché la cessione di credito ad HF non è valida.
36. Fornisce prova di quanto precede producendo il parere del giudice Donal John O'Donnell, giudice della Corte Suprema d'Irlanda, e la recente sentenza del 31 luglio 2018 della Corte Suprema d'Irlanda SPV Osus Ltd -v- HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd, nonché di un articolo di dottrina irlandese relativo a tale sentenza (documenti 25 e 26 del suo fascicolo).
37. Se ne deduce che la clausola attributiva di competenza non è opponibile ad HF, che è un soggetto terzo rispetto al contratto di trasporto, che non ha prestato il proprio consenso a tale clausola e che non può far valere una cessione di credito completa alla luce del diritto irlandese.
38. Di conseguenza, è inutile esaminare la validità e, se del caso, il carattere abusivo della clausola attributiva di competenza che non vincola HF.

B. Sull'applicazione del regolamento n. 1215/2012

39. In mancanza di applicazione della clausola attributiva di competenza, occorre determinare quale sia il giudice munito della competenza giurisdizionale internazionale a conoscere di un'azione risarcitoria intentata sulla base del regolamento n. 261/2004 da una società di recupero crediti di diritto belga contro una compagnia aerea irlandese, in applicazione del regolamento n. 1215/2012.
40. Ai sensi dell'articolo 4 di tale regolamento, sono competenti, in linea di principio, i giudici dello Stato membro del domicilio del convenuto, nella fattispecie i giudici irlandesi, fatta salva la competenza speciale.
41. Occorre sottolineare che HF, soggetto terzo rispetto al contratto, non è né un passeggero, né un consumatore, né un'associazione di consumatori, ma un'impresa, ai sensi dell'articolo I.1, 1° comma, del Code de droit économique (Codice di diritto economico belga), cosicché, in linea di principio, non può avvalersi delle disposizioni imperative in materia di competenza giurisdizionale internazionale volte a tutelare i consumatori e a consentire loro di agire in giudizio nello Stato in cui sono domiciliati ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 1215/2012, che, citato ad abundantiam, non si applica ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale.



42. La ratio legis di tale articolo è segnatamente quella di evitare che un consumatore, posto di fronte ai costi e alle difficoltà di un procedimento in uno Stato diverso dal proprio, sia privato dell'accesso alla giustizia, rischio che non esiste quando il procedimento è avviato da un'impresa, nell'ambito della sua attività economica di livello internazionale.
43. HF si basa tuttavia sulla sentenza REHDER pronunciata dalla Corte di giustizia dell'Unione europea il 9 luglio 2009 (C-204/08) secondo la quale l'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio del 22 dicembre 2000 (ora sostituito dall'articolo 7.1 del regolamento (UE) n. 1215/2012) dev'essere interpretato nel senso che, in caso di trasporto aereo di persone da uno Stato membro all'altro, effettuato sul fondamento di un contratto concluso con un'unica compagnia aerea che è il vettore operativo, il tribunale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul regolamento (CE) n. 261/2004 è quello, a scelta dell'attore, nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo quali indicati in detto contratto.
44. La Corte ha infatti dichiarato che, in caso di pluralità dei luoghi di fornitura dei servizi in diversi Stati membri occorre individuare il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto in causa e il giudice competente, ovvero quello dove, in forza del contratto, dev'essere effettuata la fornitura principale dei servizi (punto 38); essa ha deciso che gli unici luoghi che presentano un collegamento diretto con i servizi forniti in esecuzione degli obblighi derivanti dal contratto di trasporto aereo sono quelli di partenza e di arrivo dell'aereo (punto 41), dal momento che ognuno di tali due luoghi presenta un nesso sufficientemente prossimo con gli elementi materiali della controversia e assicura, pertanto, quel collegamento stretto richiesto dalle regole di competenza speciale tra il contratto e il giudice competente (punto 44), e che tale facoltà di scelta soddisfa l'esigenza di prevedibilità ed è inoltre conforme all'obiettivo di certezza del diritto, ricordando altresì che è sempre possibile all'attore ricorrere al giudice del luogo di domicilio del convenuto (punto 45).
45. HF ne deduce che, nel caso di specie, i tribunali belgi sono competenti a livello internazionale, dato che il luogo di partenza o di arrivo del volo controverso si trova all'aeroporto di Charleroi (Hainaut — Belgio).
46. Tuttavia, nell'ambito della sentenza REHDER, l'azione era stata intentata dal passeggero aereo stesso, controparte diretta, vincolato al contratto di trasporto aereo, ma non da un terzo, cessionario, che non è parte del contratto.
47. RY afferma che, se il cessionario è un soggetto terzo rispetto al contratto concluso tra il passeggero e la compagnia aerea, non è vincolato al contratto di trasporto concluso tra il passeggero e la compagnia aerea e, di

- conseguenza, non può essere vincolato alle clausole in esso contenute, che si tratti della clausola di scelta del foro o del luogo di partenza o di arrivo concordato tra il passeggero e la compagnia aerea nel contratto di trasporto.
48. Pertanto, RY sostiene che, essendo il cessionario estraneo al luogo di esecuzione del contratto di trasporto concluso tra la compagnia aerea e il passeggero, egli non può avvalersi del luogo di esecuzione del contratto concluso tra il passeggero e la compagnia aerea per intentare la sua azione contro la compagnia aerea, ma deve citare la compagnia aerea dinanzi ai giudici dello Stato in cui è domiciliato il convenuto, in applicazione della regola generale contenuta all'articolo 4 del regolamento n. 1215/2012, ossia, nel caso di specie, i giudici irlandesi.
49. RY sostiene che la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 7 marzo 2018, segnatamente nella causa AIR NOSTRUM (cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16) non mette in alcun modo in discussione quanto precede poiché, in tale sentenza, la Corte non analizza in alcun punto la possibilità che un cessionario terzo rispetto al contratto di trasporto possa intentare un'azione contro una compagnia aerea sulla base del luogo di esecuzione del contratto di trasporto.
50. In tale sentenza, la Corte di giustizia dell'Unione europea è stata chiamata a pronunciarsi sulla questione del luogo di esecuzione delle obbligazioni contrattuali del contratto di trasporto aereo in caso di voli in coincidenza operati da compagnie aeree diverse (luogo di arrivo del secondo volo); la Corte ha altresì dovuto rispondere alla questione se la nozione di «materia contrattuale», ai sensi dell'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, includa anche l'azione di un passeggero aereo diretta a ottenere una compensazione pecuniaria proposta sul fondamento del regolamento n. 261/2004 nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia controparte contrattuale del passeggero interessato.
51. La Corte ha risposto a tale questione in modo affermativo, basandosi in particolare sull'articolo 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento n. 261/2004, il quale precisa che allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti da suddetto regolamento, si considera che esso agisca per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero, poiché le obbligazioni del terzo vettore trovano la loro fonte nel contratto di trasporto aereo, di modo che, nelle circostanze del caso di specie, la domanda di compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo effettuato da un vettore operativo, come 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.



52. Nel caso di specie, la situazione si presenta in modo diverso, in quanto la domanda di compensazione pecuniaria è proposta contro il vettore aereo che è controparte contrattuale dei passeggeri, ma da una società di recupero crediti, estranea al contratto di trasporto aereo, che si avvale della sua qualità di cessionario del credito, ma non dimostra di essere subentrata ai passeggeri cedenti in tutti i loro diritti e obblighi.
53. Pertanto, si pone la questione dell'applicazione e dell'interpretazione dell'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012.
54. Occorre pertanto sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea le questioni pregiudiziali formulate nel dispositivo della presente sentenza.

### PER QUESTI MOTIVI

La Corte,

(*omissis*) [Considerazioni relative alla procedura] sottopone alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1. *Se l'articolo 7, punto 1, lettera a) del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, debba essere interpretato nel senso che la nozione di «materia contrattuale», ai sensi di tale disposizione, includa l'azione risarcitoria, intentata sulla base del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, 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, da parte di una società di recupero crediti, soggetto terzo rispetto al contratto di trasporto aereo, che fa valere la sua qualità di cessionario del credito del passeggero, anche se tale società non prova di essere subentrata in tutti i diritti e gli obblighi del contraente originario.*
2. *In caso di risposta affermativa alla prima questione, se gli articoli 7, punto 1, lettera a) e 7, punto 1, lettera b) del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, debbano essere interpretati nel senso che il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è quello dell'esecuzione del contratto di trasporto aereo, ossia il luogo di partenza o di arrivo del volo o, se del caso, un altro luogo.*

(*omissis*) [sospensione del procedimento]

(*omissis*) [formula procedurale finale, firme e data]

DOCUMENTO DI LAVORO