Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
EVGENI TANCHEV
presentate il 10 aprile 2018 [1]

Causa C-88/17

Zurich Insurance plc
Metso Minerals Oy
contro
Abnormal Load Services (International) Limited

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia)]

«Rinvio pregiudiziale – Cooperazione in materia civile e commerciale – Regolamento "Bruxelles I" – Regolamento (CE) n. 44/2001 – Competenza giurisdizionale in materia contrattuale – Risarcimento danni – Determinazione del luogo di esecuzione dell'obbligazione – Luogo in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati – Contratto di trasporto di merci tra due Stati membri che comporta tratte diverse e più modi di trasporto (trasporto multimodale)»

1. La presente causa riguarda la competenza giurisdizionale internazionale in relazione a una domanda di risarcimento dei danni di origine contrattuale ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (CE) del Consiglio n. 44/2001 (in prosieguo: il «regolamento Bruxelles I») [2], nel contesto di un trasporto multimodale di merci tra due Stati membri.

2. In esecuzione di un contratto stipulato con un'impresa finlandese, un vettore britannico ha effettuato un trasporto di merci dalla Finlandia al Regno Unito. Dopo che le merci in parola sono andate perdute durante il trasporto nel Regno Unito, l'impresa finlandese e l'assicuratore delle merci hanno promosso un'azione risarcitoria dinanzi a un giudice finlandese.

3. La controversia è giunta dinanzi al Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia), il quale chiede se i giudici finlandesi siano competenti sul piano internazionale ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I.

4. Nelle sentenze Rehder [3] e flightright e a. [4], la Corte ha statuito, nel contesto del trasporto aereo di passeggeri, che il foro competente per le domande di risarcimento dei danni di origine contrattuale può essere sia quello del luogo di imbarco, sia quello del luogo della destinazione finale. In mancanza di un precedente nella giurisprudenza della Corte che riguardi direttamente la questione della competenza giurisdizionale in relazione alla violazione di un contratto di trasporto multimodale di merci fra Stati membri, il quesito al quale la Corte deve rispondere nel caso di specie è se il principio elaborato nel contesto del trasporto aereo di passeggeri sia applicabile alla situazione in esame.

1 Lingua originale: l'inglese.

2 Regolamento 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). A decorrere dal 10 gennaio 2015, detto regolamento è stato sostituito dal regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2012, L 351, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento Bruxelles I bis»).

3 Sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

4 Sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160).

5. Sono giunto alla conclusione che i giudici finlandesi possono dichiararsi competenti a conoscere della controversia oggetto del procedimento principale, in quanto, a norma dell'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I, il luogo di spedizione delle merci in base a un contratto di servizi di trasporto costituisce un luogo in cui viene prestato un servizio nel contesto di un contratto di trasporto di merci.

I. Contesto normativo

6. L'articolo 5 del regolamento Bruxelles I così recita:

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

1.

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

b) 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;

(…)».

II. Fatti del procedimento principale e questione pregiudiziale

7. La Abnormal Load Services (International) Ltd (in prosieguo: la «ALS»), convenuta nel procedimento principale, è un vettore britannico con sede nel Regno Unito [5].

8. Nel luglio 2008 la ALS ha stipulato un contratto di trasporto di merci con la Metso Minerals Oy (in prosieguo: la «Metso»), un produttore finlandese di attrezzature per i settori minerario ed edile. Detto contratto aveva ad oggetto il trasporto di un frantumatore cingolato a cono da Pori in Finlandia a Sheffield nel Regno Unito. Il frantumatore era assicurato dalla Zurich Insurance plc (in prosieguo: la «Zurich»). La Metso e la Zurich sono entrambe ricorrenti nel procedimento principale.

9. Con l'aiuto di subcontraenti, la ALS ha effettuato il trasporto del frantumatore con le seguenti modalità. Esso è stato dapprima portato a bordo di un autocarro da Pori a Rauma in Finlandia. A Rauma è stato scaricato dall'autocarro e condotto, con la propria forza motore, su una nave. Terminato il trasporto via mare verso il Regno Unito, il frantumatore è stato nuovamente condotto con la propria forza motore dalla nave [6] al porto di Hull e caricato su un altro autocarro. Poiché il destinatario della spedizione effettuata dalla Metso non disponeva di una capacità di carico adeguata o

5 La sede è indicata nelle osservazioni presentate alla Corte dalla convenuta.

6 Come ha precisato la ALS nelle sue osservazioni, è stata utilizzata la nave *Birka Exporter* della compagnia marittima Finnlines.

sufficiente, esso aveva chiesto a un subcontraente della ALS di condurre il frantumatore nel proprio magazzino e di tenervelo temporaneamente per qualche giorno. Il frantumatore è tuttavia rimasto in detto magazzino per un periodo più lungo [7] ed è andato perso prima di poter essere consegnato al destinatario a Sheffield.

10. La Zurich ha indennizzato la Metso del valore del frantumatore, previa deduzione della franchigia.

11. Il 30 settembre 2009 la Zurich e la Metso hanno adito il Satakunnan käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Satakunta, Finlandia) chiedendo la condanna della ALS a un risarcimento per un importo pari al valore del frantumatore.

12. Con sentenza del 22 marzo 2013, il Satakunnan käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Satakunta) ha condannato la ALS a versare l'importo richiesto nella domanda, avendo concluso di essere competente a conoscere della controversia in quanto essa riguardava un trasporto di merci su strada e la sua competenza si fondava sulla normativa finlandese di attuazione dell'articolo 31 della Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (in prosieguo: la «CMR») [8].

13. In sede di appello, interposto dalla ALS, il Vaasan Hovioikeus (Corte d'appello di Vaasa, Finlandia) ha dichiarato che, nella fattispecie, sussisteva un trasporto combinato, che non si poteva ritenere che le parti avessero convenuto il foro competente ai sensi della CMR, che detta Convenzione non era applicabile e che il Vaasan Hovioikeus (Corte d'appello di Vaasa) non sarebbe stato giurisdizionalmente competente neppure sulla base dell'articolo 5, punto 1, del regolamento Bruxelles I. Pertanto, con sentenza del 30 marzo 2015 esso ha respinto l'appello in quanto irricevibile.

14. Nell'ambito del ricorso dinanzi al Korkein oikeus (Corte suprema), la Zurich e la Metso hanno chiesto l'annullamento della decisione del Vaasan Hovioikeus (Corte d'appello di Vaasa) e la condanna della ALS al risarcimento dei danni, o la rimessione della causa al Vaasan Hovioikeus (Corte d'appello di Vaasa) per la decisione nel merito.

15. In tale contesto, il Korkein oikeus (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«In che modo debbano essere determinati il luogo ovvero i luoghi di prestazione di un servizio ai sensi dell'articolo 5, [punto] 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 in un caso concernente un contratto di trasporto di merci tra Stati membri nel quale il trasporto sia realizzato in più tratte e con mezzi di trasporto differenti».

16. Hanno presentato osservazioni scritte alla Corte la convenuta, i governi finlandese, portoghese e svizzero nonché la Commissione europea. Non essendone stata fatta richiesta, non si è tenuta udienza.

III. Sintesi delle osservazioni presentate

17. Affronterò la questione in esame sintetizzando dapprima le principali osservazioni presentate alla Corte.

18. La ALS contesta la competenza giurisdizionale internazionale dei giudici finlandesi, mentre i governi finlandese, portoghese e svizzero sostengono che i giudici finlandesi sono competenti sul piano internazionale.

7 Così risulta dalle osservazioni scritte della ALS.

8 Firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, *United Nations Treaty Series* 1961, n. 5742, pag. 190. L'acronimo ufficiale «CMR» deriva dal titolo francese della Convenzione («Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route»).

19. La ALS afferma che solo il luogo di scarico può essere considerato come il luogo di esecuzione, facendo valere che il luogo di esecuzione può essere solamente un unico luogo e che il luogo della destinazione finale riveste un'importanza notevolmente superiore a quella del luogo di spedizione. Quest'ultimo, a suo parere, sarebbe appena più importante dei vari luoghi di ricarico delle merci. A differenza dei passeggeri del trasporto aereo, le parti di un contratto di trasporto di merci non sono interessate alle modalità di trasporto utilizzate durante il viaggio, ma solo a che le loro merci raggiungano la destinazione finale. La ALS suggerisce inoltre che la situazione in esame è simile a quella di un agente di vendita operante in più Stati membri, riguardo alla quale, nella sentenza Wood Floor Solutions Andreas Domberger, la Corte ha dichiarato che il foro competente è quello del luogo in cui è domiciliato l'agente [9]. La ALS richiama altresì la sentenza della Corte nella causa Réunion européenne e a., nella quale, in un caso relativo a un trasporto combinato marittimo e su strada, è stato dichiarato che la competenza in materia di illeciti civili spettava ai giudici del luogo in cui dovevano essere consegnate le merci [10]. Secondo la ALS, ciò sarebbe conforme alla modalità di determinazione della legge applicabile in materia di contratti di trasporto a norma del regolamento Roma I [11], che privilegia in una certa misura il luogo di consegna e deve essere interpretato alla luce del regolamento Bruxelles I.

20. I governi finlandese e portoghese invocano la giurisprudenza della Corte secondo cui, nel contesto di un contratto di trasporto di merci, il luogo in cui la merce viene prelevata dal vettore e quello designato per la consegna sono entrambi strettamente collegati all'esecuzione del contratto. Il governo finlandese si richiama principalmente alla sentenza della Corte nella causa Wood Floor Solutions Andreas Domberger, mentre il governo portoghese cita le sentenze Rehder, Nickel & Goeldner Spedition [12] e Color Drack [13] e si basa sulla nozione di «luogo principale di prestazione dei servizi».

21. La Commissione riconosce, in riferimento alle sentenze della Corte Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger e Color Drack, che il luogo di arrivo è, in ogni caso, un luogo di esecuzione, poiché si tratta della destinazione finale della catena di trasporto. Tuttavia, la Commissione sostiene altresì che, in considerazione delle esigenze di prossimità, prevedibilità e certezza del diritto, sarebbe opportuno riconoscere quale luogo dell'esecuzione anche il luogo di spedizione. A suo parere, la situazione in esame sarebbe quindi comparabile a quella della causa Rehder. Di conseguenza, la Commissione suggerisce che, nel caso di specie, la ricorrente può scegliere tra il luogo di spedizione risultante dal contratto di trasporto di merci e il luogo di consegna designato nel medesimo contratto.

22. Il governo svizzero afferma che per interpretare una norma sulla competenza occorre tenere conto della sua finalità. Unitamente ad altri argomenti, detto governo deduce che gli obiettivi sottesi alla determinazione della competenza giurisdizionale in materia contrattuale di cui all'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I sono la prossimità e la prevedibilità. Esso sostiene che tanto il luogo di spedizione quanto quello di consegna devono essere considerati luoghi di esecuzione. Se, ad esempio, le merci subissero danni o andassero perdute nel luogo di spedizione, non sarebbe opportuno riservare la competenza ai giudici del paese di destinazione, date le difficoltà che potrebbero sorgere in tale paese nella raccolta delle prove pertinenti. Il governo svizzero aggiunge che, per contro, i luoghi nei quali le merci vengono ricaricate lungo il percorso non devono essere considerati luoghi di esecuzione, poiché, anzitutto, non sono prevedibili da entrambe le parti contraenti, essendo la loro scelta normalmente rimessa al solo vettore, e, inoltre, occorre porre un limite al numero di fori disponibili.

9 Sentenza dell'11 marzo 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:2010:137, punto 42).

10 Sentenza del 27 ottobre 1998, Réunion européenne e a. (C-51/97, EU:C:1998:509, punto 35).

11 Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I) (GU 2008, L 177, pag. 6).

12 Sentenza del 4 settembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145).

13 Sentenza del 3 maggio 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262).

IV. Analisi

23. In via preliminare, va rilevato che il procedimento principale dinanzi al giudice remittente finlandese riguarda una controversia sulla questione se, nel contesto dei trasporti multimodali internazionali di merci, i giudici dello Stato membro di spedizione delle merci siano o meno giurisdizionalmente competenti sul piano internazionale. L'ordinanza di rinvio è formulata in termini più generali per ricomprendere eventualmente sia il giudice dello Stato membro di destinazione sia quello degli Stati membri attraverso i quali transitano le merci di cui trattasi. Per risolvere la questione nei termini in cui è stata formulata, non occorre tuttavia fare riferimento a tali elementi nella risposta fornita al giudice del rinvio. Nondimeno, visti i summenzionati aspetti inerenti alla limitazione dei fori disponibili, essi assumono una rilevanza indiretta sicché verranno esaminati passim in suddetto contesto.

A. Introduzione

24. La Corte si è occupata in varie occasioni della competenza giurisdizionale internazionale nel contesto del trasporto internazionale di merci. Nessun precedente riguarda però la competenza speciale, ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I, in relazione a un contratto di trasporto di merci, che è la questione che si pone nella presente domanda di pronuncia pregiudiziale.

25. Per quanto riguarda il trasporto terrestre di merci, tali pronunce si occupano principalmente della CMR e del suo ambito di applicazione. Tuttavia, la Corte ha dichiarato che spetta ai giudici nazionali verificare se una controversia rientri nell'ambito di applicazione della CMR [14] e, nel presente caso, il Vaasan Hovioikeus (Corte d'appello di Vaasa) aveva già statuito che la CMR non è applicabile ratione materiae, in quanto, nella fattispecie, si tratta di un trasporto combinato.

26. Per tale motivo, il Korkein oikeus (Corte suprema) ha formulato la questione pregiudiziale in termini di interpretazione dell'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I, e ciò sul presupposto che la CMR non sia applicabile [15].

27. L'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I prevede una «competenza speciale» in alternativa alla «competenza generale». A parere della convenuta nel procedimento principale, secondo l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento Bruxelles I, in combinato disposto con l'articolo 60, paragrafo 1, del medesimo regolamento, la competenza generale spetterebbe ai giudici del Regno Unito, dove la ALS ha la propria sede. I ricorrenti nel procedimento principale potrebbero quindi scegliere di adire i giudici finlandesi solo se la Finlandia soddisfacesse i requisiti concernenti la competenza speciale di cui all'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I, vale a dire se detto Stato fosse «il luogo di esecuzione dell'obbligazione» a norma della disposizione citata.

28. La questione della competenza giurisdizionale internazionale si pone nel procedimento a quo in quanto il caso non presenta collegamenti solo con la Finlandia, ma anche con altri paesi: la Finlandia è il paese da cui sono state spedite le merci e nel quale ha sede lo speditore, mentre il luogo di destinazione delle merci trasportate e la sede del vettore si trovano nel Regno Unito, dove è anche andata perduta la merce. Infine, per portare il frantumatore dalla Finlandia al Regno Unito è stato necessario trasportarlo attraverso le acque di altri Stati membri o acque non soggette alla sovranità di alcuno Stato. Nel linguaggio corrente, tutti i territori e le acque sopra menzionati sono luoghi nei quali è stato eseguito il contratto.

14 Sentenza del 4 settembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, punto 36).

15 V. supra, paragrafi 13 e 14.

29. Atteso che, al fine di determinare la competenza giurisdizionale internazionale in relazione a un contratto di servizi, l'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I prevede che il luogo di esecuzione dell'obbligazione in base al contratto è «il luogo (…) in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto», si pone la questione se siano competenti tutti i paesi nei quali è stata eseguita parte dell'obbligazione, oppure solo alcuni di essi.

30. Stando alla loro formulazione, le lettere a) e b) dell'articolo 5, punto 1, del regolamento Bruxelles I si riferiscono entrambe al «*luogo* di esecuzione dell'obbligazione» e, nel caso della lettera b), in aggiunta al «*luogo* situato in uno Stato membro» [16]. Visto l'impiego del singolare, sembra che la competenza speciale in materia contrattuale possa radicarsi solo in un unico luogo. Tuttavia, tale conclusione non trova sostegno nella giurisprudenza.

31. La Corte ha statuito che, ove non sia possibile determinare un unico luogo principale di esecuzione, ciascuno dei luoghi di esecuzione presenta una sufficiente prossimità con gli elementi materiali della controversia e, pertanto, un collegamento significativo ai fini della competenza giurisdizionale. Nell'ambito di una controversia relativa a una compravendita di beni mobili, la Corte ha dichiarato che, in tale ipotesi, l'attore può citare il convenuto dinanzi al giudice di uno dei luoghi di esecuzione, di sua scelta, sul fondamento dell'articolo 5, punto 1, lettera b), primo trattino, del regolamento Bruxelles I [17].

32. Ciò risulta conforme alla giurisprudenza relativa alla competenza giurisdizionale in materia di illeciti civili, in cui la Corte ha anche dichiarato che è possibile che si debba prendere in considerazione più di un luogo qualora il luogo in cui sono insorti i danni non coincida con quello in cui si è verificato l'evento da cui trae origine l'obbligo di risarcimento [18].

33. Nella sentenza Réunion européenne e a [19]., la Corte, in relazione ad un trasporto marittimo e successivamente terrestre [20], ha considerato che la questione rientrasse nell'ambito della materia dei delitti o quasi -delitti e, pertanto, non si è pronunciata sulla competenza giurisdizionale in ordine a questioni attinenti ad un contratto.

34. Per quanto concerne il trasporto aereo di passeggeri, la Corte ha reso due sentenze nelle quali ha precisato i presupposti in materia contrattuale della competenza giurisdizionale ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I, che passo ora ad esaminare nel dettaglio.

16 Il corsivo è mio.

17 Sentenza del 3 maggio 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punto 42). La controversia verteva sull'esecuzione di un contratto di compravendita di beni mobili in base al quale la convenuta, un'impresa stabilita in Germania, doveva consegnare i suoi prodotti a diversi rivenditori della ricorrente in Austria. La Corte ha dichiarato che poteva sussistere una pluralità di luoghi di consegna.

18 Ad esempio: sentenze del 30 novembre 1976, Bier/Mines de Potasse d'Alsace (21/76, EU:C:1976:166, punti 24 e 25), e del 27 ottobre 1998, Réunion européenne e a, C-51/97, EU:C:1998:509, punto 28.

19 Sentenza del 27 ottobre 1998, Réunion européenne e a., C-51/97, EU:C:1998:509, punto 26.

20 La Corte ha deciso in base alla Convenzione di Bruxelles, che è lo strumento che ha preceduto il regolamento di Bruxelles I, ove quest'ultimo deve essere interpretato alla luce della suddetta convenzione: v. seconda frase del considerando 19 del regolamento di Bruxelles I, nonché, ad esempio, sentenza del 4 maggio 2010, TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, punto 36).

B. Giurisprudenza sul trasporto aereo di passeggeri

1. La sentenza Rehder

35. Nella causa Rehder [21] la Corte è stata chiamata a pronunciarsi sulla competenza giurisdizionale internazionale con riguardo alle domande di compensazione derivanti dal regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri del trasporto aereo [22]. Il ricorrente in detta causa aveva proposto un'azione risarcitoria dinanzi a un giudice tedesco in relazione alla cancellazione di un volo da Monaco di Baviera (Germania) a Vilnius (Lituania), sebbene la compagnia aerea avesse sede a Riga (Lettonia). La Corte ha dichiarato che sono competenti i giudici tanto dello Stato membro del luogo di partenza *quanto* dello Stato membro del luogo di arrivo dell'aeromobile. La scelta finale tra le dette due opzioni spetta all'attore.

36. La Corte ha concluso che, data la natura dei servizi pertinenti prestati ai passeggeri lungo il percorso, entrambi i suddetti luoghi presentavano una sufficiente prossimità con gli elementi materiali della controversia. Nel contempo, ha dichiarato che gli eventuali luoghi di scalo dell'aeromobile sono privi di un «collegamento sufficiente con i servizi sostanziali risultanti [dal pertinente] contratto» [23].

37. Nell'esaminare la rilevanza dei luoghi di partenza e di arrivo di un volo, la Corte ha distinto tale situazione da quella di un contratto di compravendita con «consegne di beni in luoghi differenti, che costituiscono operazioni distinte e quantificabili al fine di determinare quale sia la consegna economicamente principale». La Corte ha evidenziato che «i trasporti aerei costituiscono per loro stessa natura servizi forniti in maniera indivisibile e unitaria dal luogo di partenza a quello di arrivo dell'aereo, di modo che rispetto ad essi non è possibile enucleare, in funzione di un criterio economico, una parte distinta della prestazione che costituisca la prestazione principale e sia fornita in un luogo preciso» [24].

38. Inoltre, la Corte ha dichiarato che la sua conclusione era conforme ai requisiti di prossimità, prevedibilità e certezza del diritto. A tale proposito ha rilevato che la scelta limitata a due sole giurisdizioni consentiva ad entrambe le parti di identificare facilmente gli organi giurisdizionali che potevano essere aditi e permetteva altresì di valutare i relativi rischi.

2. La sentenza flightright e a.

39. I principi di cui sopra sono stati affermati nella sentenza flightright e a. [25], in cui la Corte ha esaminato tre cause riunite vertenti su voli con scalo in cui, inoltre, ogni tratta del volo era operata da un vettore aereo diverso.

40. Nella prima di dette cause, la flightright GmbH era la cessionaria dei diritti di due passeggeri per il ritardo di un volo e aveva convenuto la Air Nostrum dinanzi ai giudici tedeschi. I cedenti avevano prenotato i rispettivi voli presso la Air Berlin, con un unico numero di prenotazione, da Ibiza (Spagna) a Düsseldorf (Germania) con scalo a Palma di Maiorca (Spagna). La prima tratta, operata dalla Air Nostrum, aveva subito un ritardo e i passeggeri avevano perso il volo da Palma di Maiorca a Düsseldorf. La questione era se il giudice tedesco adito dalla flightright GmbH fosse giurisdizionalmente competente.

21 Sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

22 Regolamento 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).

23 Sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 40).

24 Sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 42).

25 Sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160).

41. La Corte ha dichiarato che l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I [26] deve essere interpretato nel senso che, in caso di volo con coincidenza, costituisce il «luogo di esecuzione» di tale volo, ai sensi della suddetta disposizione, il luogo di arrivo del secondo volo. La Corte è pervenuta a tale conclusione in un contesto nel quale i passeggeri erano stati trasportati su due voli con coincidenza operati da vettori aerei diversi e il ricorso per compensazione pecuniaria in ragione del ritardo prolungato del volo in coincidenza ai sensi del regolamento n. 261/2004 era fondato su un problema verificatosi sul primo di detti voli, operato dal vettore aereo che non era la controparte contrattuale dei passeggeri interessati (la Air Nostrum) [27].

42. La Corte ha osservato che la nozione di «luogo di esecuzione» contenuta nella sentenza Rehder, pur riferendosi ad un volo diretto effettuato dalla controparte contrattuale del passeggero interessato, mutatis mutandis, valeva anche in riferimento a casi come quello oggetto della causa flightright e a., nei quali, da un lato, era interessato solo il volo in coincidenza e, dall'altro, il vettore aereo operativo sul volo in questione non aveva stipulato un contratto direttamente con i passeggeri interessati [28].

43. Poiché il luogo di arrivo della seconda tratta presentava un nesso sufficientemente stretto con gli elementi materiali della controversia e assicurava, pertanto, quel collegamento stretto richiesto dalle norme di competenza speciale enunciate all'articolo 5, punto 1, del regolamento Bruxelles I tra il contratto di trasporto aereo e il giudice competente, esso soddisfaceva l'obiettivo della prossimità [29]. Tale soluzione era inoltre conforme al principio di prevedibilità perseguito da tali stesse norme, in quanto essa permetteva sia all'attore sia al convenuto di individuare il giudice del luogo di arrivo del secondo volo, così come inserito in detto contratto di trasporto aereo, come giudice che poteva essere adito [30].

3. Sintesi

44. In sintesi, per quanto riguarda i ritardi dei voli e gli indennizzi dovuti in caso di violazione di questo tipo di contratti di trasporto, la Corte ritiene che il luogo di partenza e il luogo della destinazione finale siano altrettanto rilevanti in base al contratto e che sussista quindi un collegamento territoriale sufficiente fra tali luoghi e le eventuali controversie scaturenti dalla situazione contrattuale.

45. Pertanto, la Corte qualifica entrambi i suddetti luoghi come «luoghi di esecuzione» ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I, che costituiscono collegamenti sufficientemente stretti con gli elementi materiali di una controversia vertente su obbligazioni contrattuali, quale l'obbligo di risarcimento dei danni.

46. La Corte giustifica tale qualificazione richiamandosi ad altri principi sanciti da una giurisprudenza consolidata in materia di competenze speciali, vale a dire i principi di prevedibilità e della valutazione del rischio.

26 Poiché la causa flightright e a. riguardava tre distinti procedimenti avviati nell'arco di un certo periodo di tempo, la Corte ha dovuto interpretare sia l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I, sia il suo successore, l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I bis, che è formulato in termini identici.

27 Sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 56).

28 Sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 69).

29 Sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 74). V., in tal senso, anche sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 44).

30 Sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 75). V., in tal senso, anche sentenze del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 45), e del 4 settembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, punto 41).

47. Oltre ai due luoghi principali di esecuzione sopra menzionati, la Corte ha individuato un altro luogo che potrebbe a sua volta essere considerato rilevante per l'esecuzione di un contratto di trasporto. Si tratta del luogo in cui termina la prima tratta di un viaggio costituito da due voli. Tuttavia, sulla base di quanto statuito dalla Corte nella sentenza flightright e a., detto luogo non soddisfa l'obiettivo della prossimità.

C. Applicabilità al trasporto multimodale di merci

48. A mio parere, tali considerazioni possono essere trasposte alle situazioni che comportano il trasporto multimodale di merci, come nel caso di specie.

49. La presente situazione si differenzia da quella in discussione nelle cause relative a trasporti aerei sotto il profilo dell'oggetto trasportato e dei mezzi di trasporto. Esaminerò tali differenze una alla volta e spiegherò perché, a mio parere, le sentenze Rehder e flightright e a. siano comunque applicabili.

1. Merci contro passeggeri

50. Il fatto che nel caso di specie si tratti di un trasporto di merci non modifica la situazione in misura significativa per quanto riguarda il luogo di partenza. Tale luogo continua ad essere rilevante per l'esecuzione del contratto e presenta un grado di prossimità sufficiente anche in confronto ai luoghi attraversati durante il trasporto delle merci dalla Finlandia al Regno Unito su autocarro e nave.

51. Come osservato dalla Corte nella sentenza Rehder, in occasione dell'imbarco di un passeggero su un aeromobile, i servizi pertinenti nell'ambito di un contratto di trasporto aereo di persone sono «la registrazione e l'imbarco dei passeggeri e l'accoglienza degli stessi a bordo dell'aereo nel luogo di decollo stabilito nel contratto di trasporto medesimo, la partenza dell'aereo all'ora prevista, il trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli dal luogo di partenza a quello di arrivo, la gestione dei passeggeri durante il volo». Tali considerazioni escludono gli eventuali luoghi di scalo dell'aeromobile dai luoghi dei possibili fori competenti in ragione della mancanza di un «collegamento sufficiente con i servizi sostanziali risultanti [dal relativo] contratto» [31].

52. Analogamente, nel caso delle merci che devono essere spedite da una persona, sia essa lo speditore o un suo rappresentante, la situazione nel luogo di partenza è parimenti decisiva ai fini dell'effettiva consegna delle merci.

53. È per tale motivo che le sentenze in materia di trasporto aereo di passeggeri possono essere trasposte al presente procedimento. Nel caso del trasporto di merci, lo speditore ha interesse a che la merce giunga al luogo di destinazione in tempo e non venga perduta né danneggiata. A tal fine, lo speditore deve adottare determinate precauzioni nel luogo di partenza, ossia presentare la merce nel luogo e al momento previsti, impacchettarla, imballarla e proteggerla opportunamente in modo da evitare danni durante il trasporto. Inoltre, l'altra parte contraente, il vettore, deve eseguire una parte importante del servizio pattuito nel luogo di destinazione, ossia ricevere la merce nonché conservarla e preservarla adeguatamente dai danni.

31 Sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punto 40).

54. Oltre a ciò, sebbene la CMR non sia applicabile nel procedimento principale, vale la pena osservare che, come sostenuto dal governo svizzero e dalla Commissione, essa si basa del pari sull'esistenza di un nesso sufficientemente stretto fra il trasporto delle merci e uno Stato potenzialmente competente. Ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 1, lettera b), della CMR, sia il luogo di partenza sia quello di arrivo sono elementi autonomi di collegamento [32] in base ai quali può essere determinata la competenza giurisdizionale internazionale. Un'analoga norma di competenza è contenuta nell'articolo 21, paragrafo 1, lettera c), della Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare [33].

55. Il regolamento Roma I, che è stato fatto valere dalla ALS, non è direttamente rilevante per la questione sollevata, in quanto riguarda la scelta della legge applicabile. Tuttavia, anche le norme del diritto privato internazionale sono fondate sull'esistenza di un collegamento stretto. Al fine di determinare la legge applicabile ai contratti di trasporto di merci, l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento Roma I utilizza una combinazione della residenza abituale del vettore, del «luogo di ricezione» e della residenza abituale del mittente. Ciò avvalora la tesi secondo cui tutti i luoghi suddetti sono determinanti per stabilire se sussista un collegamento stretto nei casi relativi al trasporto di merci, e uno di tali luoghi è il luogo di spedizione («luogo di ricezione»).

2. Trasporto multimodale su strada/marittimo contro trasporto aereo

56. Nella sentenza flightright e a., la Corte ha esaminato una caratteristica tipica del trasporto multimodale, vale a dire il fatto che le merci vengono trasportate in una serie di tratte distinte.

57. Tali tratte distinte erano presenti nella causa flightright e a., in cui la Corte ha dichiarato che la natura di siffatto trasporto non modifica l'importanza cruciale dei luoghi di partenza e di destinazione, sebbene in detta causa, come nel presente caso, il vettore aereo e il trasportatore si siano serviti di subcontraenti.

58. Tanto nel trasporto multimodale di merci quanto nei voli con scalo, i due luoghi principali di prestazione dei servizi sono collegati tra loro dalla carta d'imbarco, nel caso del trasporto aereo, e dal contratto tra lo speditore e il vettore, nel caso del trasporto multimodale. La finalità sottesa a un simile contratto, ossia spostare un oggetto da un luogo predefinito a un altro, vale a dire trasportarlo da A a B, implica che questi due luoghi costituiscono i due estremi di un unico spettro, ancorché distanti tra loro in termini spaziali e temporali. Lo scopo del contratto consiste semplicemente nel coprire tale distanza. I due luoghi suddetti – di partenza e di destinazione – sono entrambi fondamentali per il contratto di trasporto di merci e solo insieme formano i suoi elementi essenziali e caratteristici.

59. Nella presente fattispecie, in cui i mezzi utilizzati per trasportare le merci cambiano lungo il percorso, in particolare nei porti, il fatto che le merci vengano trasportate in una serie di tratte diverse costituisce del pari una caratteristica intrinseca di tale trasporto. Tuttavia, a mio parere, neppure la circostanza che sia stato necessario scaricare merce pesante e ingombrante, come il frantumatore di cui trattasi e spostarlo su terra sfruttandone la forza motore, con i rischi in termini di perdita o di danni (compreso la possibilità di furto) che un'operazione siffatta comporta, non modifica la situazione al punto da conferire ai luoghi di ricarico o di trasbordo da una nave all'altra un'importanza equivalente a quella del luogo di spedizione. Pertanto, considerare che quest'ultimo luogo, assieme al luogo di destinazione, costituisca uno dei due «luoghi di esecuzione» non aumenta il numero dei fori disponibili al punto da far sorgere preoccupazioni in ordine al forum shopping.

32 L'articolo 31, paragrafo 1, della CMR dispone quanto segue: «[p]er tutte le controversie concernenti i trasporti sottoposti alla presente Convenzione, l'attore può adire (…) i giudici del Paese contraente sul cui territorio: (…) b) si trova il luogo del ricevimento della merce o quello previsto per la riconsegna (…)».

33 Firmata ad Amburgo il 31 marzo 1978, United Nations Treaty Series 1992, n. 29215, pag. 3. Tale convenzione è meglio nota sotto la denominazione di «Regole di Amburgo». L'articolo 21, paragrafo 1, di detta Convenzione così prevede: «In qualsiasi lite relativa al trasporto merci, in virtù della presente Convenzione, l'attore può, a sua discrezione, intentare un procedimento dinnanzi a un tribunale competente secondo la legge dello Stato in cui il tribunale è situato e sotto la cui giurisdizione rientra uno dei luoghi o porti qui di seguito specificati: (…) c) porto di imbarco o porto di sbarco (…)».

60. Inoltre, è prassi comune non menzionare i luoghi di ricarico o di trasbordo nei contratti come quello di cui al procedimento principale [34]. L'elemento della prevedibilità posto in risalto dalla Corte nelle sentenze Rehder e flightright e a. e la necessità di limitare il forum shopping portano ad escludere i luoghi di ricarico dalla nozione di «luogo di esecuzione» ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I. Secondo la giurisprudenza della Corte, il luogo di esecuzione deve essere individuato, nella misura del possibile, sulla scorta delle disposizioni del contratto stesso [35].

61. Il ruolo preminente del contratto ai fini della determinazione della competenza giurisdizionale implica inoltre che si debba attribuire minore importanza al fatto che il frantumatore è andato perduto nel Regno Unito e non in Finlandia. Nel momento in cui le parti hanno stipulato il contratto, non era possibile prevedere in quale luogo avrebbero potuto sorgere problemi nella sua esecuzione. Pertanto, sebbene agevolare la raccolta delle prove sia parimenti un obiettivo dell'articolo 5, punto 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I, esso passa in secondo piano rispetto alla prevedibilità, che è uno dei pilastri [36] delle norme comuni in materia di competenza giurisdizionale di detto regolamento.

3. Conclusione intermedia

62. Pertanto, ritengo che le differenze tra le fattispecie poste a confronto nel caso di specie – trasporto aereo di passeggeri da un lato e trasporto multimodale di merci dall'altro – non siano così rilevanti da giustificare l'adozione nel procedimento principale di un approccio diverso da quello seguito nelle sentenze Rehder e flightright e a. La Corte ha ivi dichiarato che sussisteva una competenza nei «luoghi di prestazione principale dei servizi» [37] in quanto presentano un nesso sufficientemente stretto con gli elementi materiali della controversia [38]. Per le fattispecie del trasporto su strada e marittimo, tale nesso stretto è confermato da altre normative quali la CMR e le regole di Amburgo.

63. Il luogo di spedizione e il luogo di destinazione costituiscono pertanto entrambi «luoghi di prestazione principale» ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento Bruxelles I, mentre, in via generale non lo sono i luoghi di carico.

V. Conclusione

64. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo di rispondere come segue alla questione sottoposta dal Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia):

Il luogo o i luoghi di prestazione di un servizio ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (CE) n. 44/2001, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in un caso concernente un contratto di trasporto di merci tra Stati membri nel quale il trasporto sia realizzato in più tratte e con mezzi di trasporto differenti, comprendono il luogo di spedizione.

34 Il governo svizzero ha dichiarato nelle sue osservazioni che si tratta di una prassi comune. Il giudice del rinvio non ha fornito precisazioni sul contenuto del contratto di trasporto di merci e non ha trasmesso tale contratto alla Corte. La ALS ha specificato che la sua obbligazione principale consisteva nell'adottare le misure logistiche necessarie per il trasporto del frantumatore da Pori a Sheffield. La ALS ha inoltre indicato nelle sue osservazioni che, tra il 2004 e il 2011, aveva concluso con la Metso 418 contratti per il trasporto dei macchinari di quest'ultima.

35 V. sentenza dell'11 marzo 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger (C-19/09, EU:C:2010:137, punto 38).

36 V. conclusioni presentate dall'avvocato generale Bobek nelle cause riunite flightright e a. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2017:787, paragrafo 81).

37 Il corsivo è mio.

38 V. sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a., C 274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 73