

ANNO CXX – TERZA SERIE
FASCICOLO II – APRILE - GIUGNO 2018

IL DIRITTO MARITTIMO

RIVISTA TRIMESTRALE DI DOTTRINA GIURISPRUDENZA LEGISLAZIONE
ITALIANA E STRANIERA
FONDATA NEL 1899 DA FRANCESCO BERLINGIERI

DIREZIONE E REDAZIONE:
GENOVA - VIA ROMA, 10

AMMINISTRAZIONE:
BOLOGNA - VIA SANTO STEFANO 43

SOMMARIO

DOTTRINA

ANDREA CANNONE – <i>Le misure provvisorie adottate nell'affare della Enrica Lexie</i>	pag. 293
ANNA MELANIA SIA – <i>Considerazioni sulla nuova strategia della Commissione europea per l'aviazione civile e i sistemi aerei a pilotaggio remoto</i>	» 310
PROSHANTO K. MUKHERJEE E HUIRU LIU – <i>The enigmatic Maritime Lien: a critical overview of Common Law, Civil Law, Convention Law and Chinese Law</i>	» 330
GIOVANNI PRUNEDDU – <i>Primi spunti in tema di pacchetti turistici ed attività commerciali delle compagnie aeree</i>	» 356

NOTE E OSSERVAZIONI A SENTENZA

STEFANO DOMINELLI – <i>L'azione diretta del danneggiato nel processo civile internazionale uniforme: riflessioni a margine della sentenza Assens Havn contro Navigators Management (UK) Limited della Corte di giustizia dell'Unione europea</i>	» 389
STEFANO FADDA – <i>Costi minimi: ultimo atto?</i>	» 380
CORRADO MEDINA – <i>Responsabilità dell'armatore per danni a membri dell'equipaggio derivanti da eventi di pirateria marittima</i>	» 432
MATTEO MIATTO – <i>Rappresentanza processuale del raccomandatario ed individuazione del soggetto legittimato a stare in giudizio in nome e per conto del vettore</i>	» 438
TULLIO SCOVAZZI – <i>Cannoni e rompicipi</i>	» 500
DIEGO SERRA – <i>Concessione demaniale marittima e attività commerciali ex art. 68 cod. nav. tra concorrenza, efficienza e sicurezza delle attività portuali: brevi osservazioni sulla tutela dell'attività d'impresa alla luce dei principi nazionali ed europei sull'azione amministrativa</i>	» 470
GEROLAMO TACCOGNA – <i>Circolare ministeriale ed affidamento del servizio di rimorchio</i>	» 459
MATTEO TIMO – <i>Auto-attribuzione di una concessione e obbligatorietà della procedura comparativa</i>	» 483
CHIARA TUO – <i>La nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" ancora al vaglio della Corte di giustizia UE: il caso degli assistenti di volo</i>	» 403

GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA*

Corte di giustizia UE, 21 giugno 2016	» 379
Corte di giustizia UE, Sez. VIII, 13 luglio 2017.....	» 388
Corte di giustizia UE, Sez. II, 14 settembre 2017	» 402

GIURISPRUDENZA ITALIANA*

Corte di Cassazione, Sez. II, 1 marzo 2018, n. 4866.....	» 422
Corte d'Appello di Venezia 6 novembre 2017	» 424

* I testi delle sentenze sono pubblicati sul sito web della *Rivista* www.dirmar.com

Corte d'Appello di Bologna 8 febbraio 2018.....	pag. 426
Tribunale di Ravenna 30 aprile 2016.....	» 428
Tribunale di Ravenna 8 novembre 2016.....	» 432
Tribunale di Venezia 30 novembre 2016.....	» 438
Tribunale di Udine 23 gennaio 2017.....	» 456
T.A.R. Lazio 13 giugno 2016.....	» 458
T.A.R. Toscana, Sez. III, 24 giugno 2016.....	» 469
T.A.R. Lazio 21 febbraio 2017.....	» 481
T.A.R. Toscana 27 marzo 2017.....	» 482
Autorità Garante della concorrenza e del mercato, 8 febbraio 2017.....	» 495

GIURISPRUDENZA INGLESE E STATUNITENSE*

U.S.D.C. - S.D. New York 16 febbraio 2017.....	» 497
QBD-Administrative Court 10 luglio 2017.....	» 499
U.S.D.C. – S.D. New York 3 agosto 2017.....	» 504
Court of Appeal 22 febbraio 2018.....	» 506

SOMMARIO DELLA GIURISPRUDENZA

GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA

GIURISDIZIONE – Artt. 13.5 e 14.2.a) Regolamento (CE) n. 44/2001 – Azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore dell'autore del danno – Clausola attributiva di competenza esclusiva nel contratto di assicurazione – Non vincola il danneggiato. <i>Corte di giustizia UE, Sez. VIII, 13 luglio 2017 (con nota di S. DOMINELLI)</i>	» 388
GIURISDIZIONE – Lavoro aereo – Art. 19.2 Regolamento (CE) n. 44//2001 – Nozione “base di servizio” – Nozione di “luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività – Non equiparabilità – Rilevanza. <i>Corte di giustizia UE, Sez. II, 14 settembre 2017 (con nota di C. TUO)</i>	» 402
TRASPORTO TERRESTRE – Trasporto su strada – Prezzo del servizio – Costo di esercizio. <i>Corte di giustizia UE 21 giugno 2016 (con nota di S. FADDA)</i>	» 379

GIURISPRUDENZA ITALIANA

DEMANIO MARITTIMO – Area adibita a porto turistico – Concessione a se stesso da parte del Comune nel cui territorio tale area si trova – Suo contrasto con il modello legale.	
DEMANIO MARITTIMO – Concessione a se stesso da parte del Comune nel cui territorio tale area si trova – Parere positivo del Ministero dei Trasporti – Difformità dal modello legale. <i>T.A.R. Toscana 27 marzo 2017 (con nota di M. TIMO)</i>	» 482

* I testi delle sentenze sono pubblicati sul sito web della *Rivista* www.dirmar.com

DEMANIO MARITTIMO – Concessioni demaniali – Rinnovo della concessione. <i>T.A.R. Toscana, Sez. III, 24 giugno 2016</i> (con nota di D. SERRA)	pag. 469
LAVORO NAUTICO – Danni sofferti da marittimo a seguito di assalto di pirati – Responsabilità dell’armatore ex art. 2087 cod. civ. <i>Trib. Ravenna 8 novembre 2016</i> (con nota di C. MEDINA).....	» 432
PORTI – Operazioni portuali – Varo e allaggio.	
PORTI – Varo e allaggio – Necessità dell’iscrizione nel registro ex art. 68 cod. nav. <i>T.A.R. Toscana, Sez. III, 24 giugno 2016</i> (con nota di D. SERRA)	» 469
RACCOMANDATARIO – Rappresentanza processuale –Atto di nomina - Omisione del suo deposito alla Camera di Commercio – Inopponibilità ai terzi. <i>Trib. Venezia 30 novembre 2016</i> (con nota di M. MIATTO).....	» 438
RIMORCHIO – Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 18 dicembre 2013 prot. n. 13961 – Suo carattere meramente ricognitivo delle disposizioni contenute nel d.lgs. 163/2006 – Disciplina del regime di efficacia dei regolamenti locali – Non è legittima.	
RIMORCHIO – Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 3 marzo 2014 n. 2235 – Sua legittimità.	
RIMORCHIO – Criteri di formazione delle tariffe – Circolare – Legittimità.	
RIMORCHIO – Valutazione delle caratteristiche dello svolgimento del servizio – Discrezionalità dell’Amministrazione.	
RIMORCHIO – Requisiti soggettivi di pre-qualificazione e i criteri oggettivi di qualificazione dell’offerta – Distinzione. <i>T.A.R. Lazio 13 giugno 2016</i> (con nota di G. TACCOGNA)	» 458
SEQUESTRO CONSERVATIVO – Privilegio sul carico a garanzia del pagamento del nolo - Termine di estinzione – Esigenza di sequestro del carico. <i>Trib. Ravenna 30 aprile 2016</i>	» 428
TRASPORTO MARITTIMO – Azione risarcitoria – Onere della prova – Natura del pregiudizio imputato al vettore. <i>App. Bologna 8 febbraio 2018</i>	» 426
TRASPORTO TERRESTRE – Affidamento del trasporto a vettore abusivo – Sanzione della confisca della merce ex art. 7, comma 2, d.lgs. n. 286/2005 – Responsabilità del proprietario della merce – Necessità dell’elemento soggettivo. <i>Cass., Sez. II, 1 marzo 2018, n. 4866</i>	» 422
TRASPORTO TERRESTRE – Deposito di merci in transito – Furto - Responsabilità del vettore – Prova liberatoria. <i>Trib. Udine 23 gennaio 2017</i>	» 456
TRASPORTO TERRESTRE – Furto della merce – Responsabilità del vettore – Colpa grave. <i>App. Venezia 6 novembre 2017</i>	» 424
TRASPORTO TERRESTRE – Trasporto su strada – Costi di esercizio – Pubblicazione periodica – Annullamento. <i>T.A.R. Lazio 21 febbraio 2017</i>	» 481
TRASPORTO TERRESTRE – Trasporto su strada – Costi di esercizio – Condizionamento della libera contrattazione.	
TRASPORTO TERRESTRE – Trasporto su strada – Costi di esercizio – Idoneità e proporzionalità rispetto a obiettivi di interesse pubblico.	
TRASPORTO TERRESTRE – Trasporto su strada – Costi di esercizio – Modalità di determinazione. <i>AGCM 8 febbraio 2017</i>	» 495
VENDITA DI MERCI – Assicurazione – Furto dopo la consegna al vettore – Legittimazione dell’assicuratore del venditore – Non sussiste. <i>Trib. Udine 23 gennaio 2017</i>	» 456

GIURISPRUDENZA INGLESE E STATUNITENSE

GIURISDIZIONE – Clausola di scelta del foro in polizza di carico – <i>Forum non conveniens</i> – Onere della prova – Disciplina sostanziale applicabile alla responsabilità del vettore. <i>U.S.D.C. - S.D. New York</i> 16 febbraio 2017	pag. 497
SALVATAGGIO – Ricupero dei fusti di alcuni cannoni – Successivo ricupero di altri oggetti dalla stessa nave – Decorrenza della prescrizione. <i>QBD-Administrative Court</i> 10 luglio 2017 (con nota di T. SCOVAZZI)	» 499
TRASPORTO MARITTIMO – Art. IV.5 Hague Rules – Significato di “unit”. <i>Court of Appeals</i> 22 febbraio 2018	» 506
TRASPORTO MARITTIMO DI COSE – Limite del debito del vettore – Merci in container – Definizione di “package” – Descrizione del carico nella polizza di carico. <i>U.S.D.C. - S.D. New York</i> 3 agosto 2017	» 504

CRONACHE E NOTE

DIEGO DE SAN SIMÓN – <i>Validity of foreign jurisdiction clauses in bills of lading under the new Spanish Maritime Navigation act 14/2014: analysis in the light of the recent decisions of the Courts of Appeal</i>	» 508
--	-------

NOTIZIARIO

4 th Maritime Law Conference in Bremen, 24 November 2017	» 521
L’Autorità di Regolazione dei Trasporti interviene in materia di accesso alle infrastrutture portuali	» 523
Aumenta la tutela per i lavoratori minorenni a bordo delle navi	» 523

CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA, SEZ. II
14 SETTEMBRE 2017

CAUSE RIUNITE C-168/16 E C-169/16

ILESIC, *Pres.*, TOADER, *Rel.*

SANDRA NOGUEIRA, VICTOR PEREZ-ORTEGA, VIRGINIE MAUGUIT MARIA SANCHEZ-ODOGHERTY, JOSE' SANCHEZ-NAVARRO c. CREWLINK IRELAND LTD e MIGUEL JOSÉ MORENO OSACAR c. RYANAIR DESIGNATED ACTIVITY COMPANY (già RYANAIR LTD.)

- [1] **Giurisdizione – Lavoro aereo – Art. 19.2 Regolamento (CE) n. 44//2001 – Nozione “base di servizio” – Nozione di “luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività – Non equiparabilità – Rilevanza**

Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione dell'art. 19.2.a) del Regolamento (CE) n. 44/2001 in materia di competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione di decisioni in materia civile e commerciale. I due rinvii pregiudiziali sono stati disposti dal Tribunale del lavoro di Mons (Belgio) nell'ambito di controversie relative alle condizioni di esecuzione e di risoluzione di controversie individuali di lavoro tra gli attori e le compagnie aeree convenute.

Il sig. Moreno Osacar prestava lavoro, quale personale di cabina, alle dipendenze di Ryanair. Gli attori nell'altro procedimento erano dipendenti di Crewlink e da questa distaccati come personale di cabina presso Ryanair. I contratti di lavoro indicavano come “base di servizio” l'aeroporto di Charleroi e richiedevano che gli attori risiedessero ad un'ora di tragitto da tale base. I contratti di lavoro contenevano inoltre una clausola di elezione delle legge irlandese e di designazione della competenza delle corti irlandesi.

Cessato il rapporto di lavoro, gli attori convennero in giudizio Ryanair e Crewlink, chiedendo l'applicazione al contratto della legge belga e, conseguentemente il pagamento di varie indennità. Crewlink e Ryanair contestarono la giurisdizione dei tribunali del lavoro del Belgio.

Il Tribunale del lavoro di Mons ha quindi sospeso i giudizi e sottoposto alla Corte di giustizia una seguente questione pregiudiziale attinente l'interpretazione dell'art. 19.2 del Regolamento (CE) n. 44/2001 e cioè se la nozione di “luogo abituale di esecuzione del contratto di lavoro” di cui alla detta norma possa essere considerata equiparabile a quella di “base di servizio” come definita nell'allegato III al Regolamento (CEE) n. 3922/91 e cioè come “il luogo designato dall'operatore per ogni membro d'equipaggio, dal quale il membro d'equipaggio solitamente inizia e dove conclude un periodo di servizio o una serie di periodi servizio e nel quale, in condizioni normali, l'operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio interessato”.

- [1] *L'art. 19.2.a) del Regolamento (CE) n. 44/2001 deve essere interpretato nel senso che, nel caso di ricorso presentato da un membro del personale di volo di una compagnia aerea o messo a sua disposizione, e al fine di determinare la*

competenza del giudice adito, la nozione di “luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività” non è equiparabile a quella di “base di servizio” ai sensi dell’allegato III del Regolamento (CEE) n. 3922/91. La nozione di “base di servizio” costituisce nondimeno un indizio significativo per determinare il “luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività”.

Scritto sottoposto a referaggio anonimo – This writing has been submitted to blind peer review

[1] **La nozione di “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” ancora al vaglio della Corte di giustizia UE: il caso degli assistenti di volo**

SOMMARIO: 1. Le controversie all’origine del rinvio e la questione pregiudiziale sottoposta alla Corte di giustizia. – 2. La centralità, nella decisione in commento, della tecnica ermeneutica dell’interpretazione autonoma. – 3. La risposta della Corte di giustizia alla questione pregiudiziale: la nozione autonoma di “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” nello specifico settore del trasporto aereo internazionale. – 4. (Segue) Il ruolo solo “indiziario” della nozione di “base di servizio” di cui al reg. n. 3922/91 in materia di aviazione civile e l’assoluta irrilevanza della “nazionalità dell’aeromobile” ai fini della concreta individuazione del “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” degli assistenti di volo. – 5. L’interpretazione autonoma delle nozioni impiegate dalla disciplina Bruxelles I-bis: brevi cenni su principi, obiettivi e funzionamento. – 6. (Segue) L’interpretazione autonoma di Bruxelles I-bis attraverso il riferimento alle corrispondenti nozioni degli altri strumenti UE di diritto internazionale privato: condizioni e limiti. – 7. (Segue) La non equiparabilità delle nozioni impiegate da Bruxelles I-bis a quelle di altri atti UE in materie diverse dal diritto internazionale privato e processuale. – 8. La nozione di “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” nella giurisprudenza della Corte di giustizia relativa a Bruxelles I-bis e a Roma I nel particolare settore dei trasporti. – 9. (Segue) Gli “indizi” enucleati dalla Corte di giustizia per la ricerca, in concreto, del “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” degli assistenti di volo. – 10. La conferma della (ir)rilevanza della nazionalità dell’aeromobile (e della nave) ai fini della localizzazione della prestazione lavorativa del personale imbarcato.

1. *Le controversie all’origine del rinvio e la questione pregiudiziale sottoposta alla Corte di giustizia*

La questione oggetto della sentenza della Corte di giustizia relativa ai casi *Nogueira e a.*¹ attiene all’interpretazione della nozione di “luogo di svolgimento abituale dell’attività lavorativa” che – come noto – l’art. 19, punto 2, lett. a) dell’allora applicabile regolamento (CE) n. 44/2001 (cd. Bruxelles I) impiega ai fini della disciplina della giurisdizione a tutela del lavoratore subordinato in quanto parte debole nei procedimenti contro il datore di lavoro².

¹ Corte di giust. 14 settembre 2017, cause riunite C-168/16 e C-169/16 (ECLI:EU:C:2017:688).

² Regolamento del Consiglio del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l’esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale in G.U.C.E. n. L 12 del 16 gennaio 2001, 1 ss., modificato, da ultimo, dal regolamento UE n. 2015/263, del 16 gennaio 2015, recante modifica degli allegati da I a IV del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l’esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in G.U.U.E. n. L 45 del 19 febbraio 2015, 2 ss. Come noto, il regolamento n. 44/2001 è stato *abrogato* dal regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento

Nei casi in parola, la determinazione del significato di tale nozione era complicata dalla circostanza che la prestazione lavorativa oggetto delle due cause pendenti innanzi al giudice belga del rinvio si inquadrava nel settore del trasporto aereo internazionale. Più precisamente, tale prestazione lavorativa era fatta valere al fine di ottenere il pagamento di importi di varia natura asseritamente spettanti ai lavoratori sulla base di contratti di arruolamento dagli stessi stipulati per lo svolgimento, in diversi Stati UE e al servizio di una compagnia aerea irlandese, dell'attività di assistente di volo³.

L'interrogativo sollevato dal giudice del rinvio per verificare la propria competenza giurisdizionale a dirimere le predette controversie *ex art.* 19, punto 2, lett. a) Bruxelles I era se la nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" potesse considerarsi "equiparabile" a quella di "base di servizio" definita dall'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/1991 in materia di aviazione civile⁴ e richiamata dal regolamento (CE) n. 883/2004 in materia di sicurezza sociale⁵.

e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in G.U.U.E. n. L 351 del 20 dicembre 2012, 1 ss., che ne ha realizzato la *rifusione* e che è stato a sua volta modificato, da ultimo, dal regolamento delegato (UE) 2015/281 della Commissione, del 26 novembre 2014, che sostituisce gli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in G.U.U.E. n. L 54 del 25 febbraio 2015, 1 ss. Sul regolamento n. 1215/2012 v. *infra* nel testo e le relative note.

³ In estrema sintesi, le due cause all'origine del rinvio vedevano opposti, da un lato, la sig.ra Sandra Nogueira, il sig. Victor Perez-Ortega, le sig.re Virginie Manguit e Maria Sanchez- Odoherthy nonché il sig. José Sanchez-Navarro (causa C-168/16) e, dall'altro, il sig. Miguel José Moreno Osacar (causa C-169/16) rispettivamente, alla Crewlink Ltd, società di diritto irlandese con sede legale in Irlanda e specializzata nel reclutamento e nella formazione di personale di bordo per le compagnie aeree (causa C-168/16), e alla Ryanair, società di diritto irlandese, con sede legale in Irlanda e operante nel settore del trasporto aereo internazionale di passeggeri (causa C-169/16), nella loro veste di ex datori di lavoro, in merito alle condizioni di impiego e di licenziamento che avevano applicato. A norma dei contratti stipulati, (i) le funzioni dei lavoratori includevano segnatamente la sicurezza, la cura, l'assistenza e il controllo dei passeggeri, l'assistenza all'imbarco, le vendite a bordo dell'aereo e la pulizia dell'interno dell'aereo; (ii) i lavoratori arruolati dalla Crewlink di cui alla suddetta causa C-168/16 erano distaccati presso la Ryanair in qualità di personale di cabina. Per ulteriori dettagli circa la situazione dei lavoratori cfr. i punti 23-28 delle conclusioni alla causa in commento rassegnate dall'avvocato generale Saugmandsgaard Øe in data 27 aprile 2017 (ECLI:EU:C:2017:312) e i punti 18-43 della sentenza della Corte di giustizia.

⁴ Regolamento del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile in G.U.C.E. n. L 373 del 31 dicembre 1991, 4 ss. Tale regolamento è stato modificato dal regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, in G.U.U.E. n. L 377 del 27 dicembre 2006, 1 ss. e successivamente *abrogato* dal regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE, in G.U.U.E. n. L 79 del 19 marzo 2008, 1 ss. Ai sensi del menzionato allegato III del regolamento n. 3922/1991 (introdotto dal citato regolamento (CE) n. 1899/2006), per "base di servizio" deve intendersi "[i]l luogo designato dall'operatore per ogni membro d'equipaggio dal quale il membro d'equipaggio solitamente inizia e dove conclude un periodo di servizio o una serie di periodi di servizio e nel quale, in condizioni normali, l'operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio interessato".

⁵ Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale, in G.U.U.E. n. L 166 del 30 aprile 2004, 1 ss., come modificato dal regolamento (UE) n. 465/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, in G.U.U.E. n. L 149 del 8 giugno 2012, 4 ss. Il considerando 18 di tale regolamento stabilisce che per determinare la normativa in materia di sicurezza sociale applicabile agli equipaggi

La risposta affermativa che la Corte di giustizia avesse reso a tale quesito avrebbe infatti consentito al giudice *a quo* di affermare la propria giurisdizione sulle domande proposte dai lavoratori in quanto, nei casi in esame, la loro “base di servizio” ai sensi dei predetti regolamenti n. 3922/1991 e n. 883/2004 era stata stabilita proprio in Belgio⁶.

2. *La centralità, nella decisione in commento, della tecnica ermeneutica dell'interpretazione autonoma*

La decisione della Corte costituisce il risultato di una rigorosa applicazione della tecnica dell'*interpretazione autonoma* che – per sua giurisprudenza costante relativa già alla convenzione di Bruxelles del 1968⁷ – deve guidare l'esegesi dei criteri di giurisdizione dai quali dipende il funzionamento di regole come quella dettata dal menzionato art. 19 Bruxelles I.

Tale tecnica impone, come noto, di ricercare il significato di nozioni contenute in atti dell'Unione – nel caso, quella di “luogo di svolgimento abituale dell'attività lavorativa” impiegata dalla predetta norma di Bruxelles I – secondo canoni interpretativi uniformi (e quindi, per l'appunto, autonomi rispetto alle corrispondenti nozioni di diritto interno), determinati dalla stessa Corte di giustizia basandosi “sul sistema e sugli obiettivi” dell'atto UE volta a volta in considerazione⁸.

In questa prospettiva, pertanto, la Corte ha anzitutto ricordato, da un lato, che (i) il regolamento n. 44/2001 (come già la convenzione del 1968) persegue, quale *obiettivo generale*, (a) l'unificazione delle norme in materia di competenza dei giudici degli Stati UE, per evitare, nei limiti del possibile, la molteplicità dei criteri di competenza giurisdizionale relativi al medesimo rapporto giuridico, e (b) il potenziamento della tutela giuridica delle persone residenti

“di condotta e di cabina” “è giustificato” utilizzare il concetto di “base di servizio” di cui all'allegato III del regolamento n. 3922/1991. Dispone, quindi, l'art. 11 che “una persona che esercita un'attività subordinata o autonoma in uno Stato membro è soggetta alla legislazione di tale Stato membro” e che “[u]n'attività svolta dagli equipaggi di condotta e di cabina addetti a servizi di trasporto aereo passeggeri o merci è considerata un'attività svolta nello Stato membro in cui è situata la base di servizio, quale definita all'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91”.

⁶ Come evidenziato dal giudice del rinvio, infatti, i contratti di lavoro indicavano l'aeroporto di Charleroi come base di servizio (“*home base*”) dei lavoratori, e non era contestato in causa che tale aeroporto fosse effettivamente stata l'unica base di servizio dei dipendenti nell'ambito di tali contratti: infatti, tutti gli assistenti di volo iniziavano e concludevano la loro giornata di lavoro all'aeroporto di Charleroi. Più specificamente, dagli accertamenti effettuati dal giudice del rinvio risultava che essi: (i) ricevevano le loro istruzioni all'aeroporto di Charleroi consultando l'intranet dei datori di lavoro; (ii) decollavano sempre dall'aeroporto di Charleroi per arrivare a una destinazione precisa; (iii) partendo da tale aeroporto di destinazione, rientravano sempre a Charleroi, e quando erano previsti diversi viaggi di andata e ritorno nell'ambito di una stessa giornata, i turni venivano effettuati ogni volta da e per Charleroi a fine giornata. Emergeva altresì dalle verifiche del giudice *a quo* che, (iv) in caso d'incapacità al lavoro, i dipendenti dovevano presentarsi all'aeroporto di Charleroi per compilare un modulo che veniva successivamente trasmesso allo *head office* del loro datore di lavoro a Dublino; (v) in caso di problemi disciplinari, il lavoratore veniva convocato a un primo incontro con un membro del personale dirigente nella sala equipaggio presso l'aeroporto di Charleroi, mentre le fasi successive del procedimento disciplinare erano condotte a partire da Dublino. Sempre in Belgio, infine, risultavano situati (a) la base di stazionamento degli aerei a bordo dei quali i lavoratori avevano effettuato le loro prestazioni; (b) un ufficio (“*crewroom*”) condiviso da Ryanair e Crewlink. In proposito cfr. i punti 33-41 delle conclusioni dell'avvocato generale.

⁷ Convenzione del 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in G.U.C.E. n. L 299 del 31 dicembre 1972, 32 ss. Nella versione consolidata a seguito delle modifiche apportate in occasione delle adesioni degli Stati che via via sono diventati membri UE, la convenzione si trova pubblicata in G.U.C.E., n. C 27 del 26 gennaio 1998, 1 ss.

⁸ Punto 47 della sentenza in commento.

nell'Unione, permettendo sia all'attore di identificare facilmente il giudice che può adire, sia al convenuto di prevedere ragionevolmente dinanzi a quale giudice può essere citato; dall'altro lato, che (ii) le disposizioni (racchiuse nel capo II, sezione 5) di tale regolamento concernenti le controversie relative ai contratti di lavoro subordinato hanno, quale *obiettivo specifico*, la tutela del lavoratore dipendente in quanto parte debole⁹.

L'obiettivo *sub (ii)* spiega – come parimenti ricordato dalla Corte – l'esistenza, all'interno del regolamento, degli speciali criteri di giurisdizione che, con carattere di esaustività, governano la distribuzione della competenza internazionale all'interno dello spazio giudiziario europeo quando il lavoratore dipendente sia parte di un giudizio contro il proprio datore di lavoro¹⁰.

Alcuni passi della sentenza sono perciò dedicati a un breve riepilogo di detti speciali criteri di giurisdizione, che anzitutto – in *deroga* alla regola generale di giurisdizione accolta dall'art. 4 del regolamento (secondo cui *actor sequitur forum rei*) – consentono al lavoratore dipendente di adire, a sua scelta, oltre che, per l'appunto, il foro del domicilio del convenuto (artt. 18 e 19, punto 1), anche il giudice del luogo in cui svolge abitualmente la propria attività (art. 19, punto 2, lett. a) o – qualora tale attività non sia svolta in un solo paese – il giudice del luogo in cui è situata la sede d'attività presso la quale il lavoratore è stato assunto (art. 19, punto 2 lett. b).

Inoltre, la decisione richiama le disposizioni del regolamento che, sempre a protezione del lavoratore in quanto parte debole, da un lato, *limitano* la possibilità di scelta del foro del datore di lavoro, che può adire solo il giudice del domicilio del lavoratore (art. 20); dall'altro, subordinano la validità e l'efficacia di eventuali *clausole di proroga* della giurisdizione incluse nel contratto di lavoro alla condizione che siano state concluse *successivamente* al sorgere della controversia o, in mancanza, che consentano al lavoratore di adire giudici *diversi* da quelli che avrebbero competenza in base ai citati artt. 18 e 19 del regolamento (art. 21).

Da queste iniziali premesse la Corte ha quindi immediatamente dedotto la *non applicabilità* ai casi in esame delle clausole di elezione del foro che i contratti di arruolamento contenevano in favore del giudice irlandese. Ciò, in quanto le clausole in considerazione designavano quale giudice competente in via esclusiva quello del foro (irlandese) di sede del datore di lavoro, impedendo in tal modo ai lavoratori di adire i giudici competenti in forza dei menzionati artt. 18 e 19 del regolamento Bruxelles I¹¹.

⁹ Punto 49 della sentenza in commento. Il perseguimento di tale specifico obiettivo è del resto espressamente affermato dal considerando 13 del regolamento n. 44/2001, che recita: "Nei contratti di assicurazione, di consumo e di lavoro è opportuno tutelare la parte più debole con norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali".

¹⁰ Punti 49-53 della sentenza in commento. Per completezza si ricorda che tra le revisioni apportate al regolamento n. 44/2001 dal già citato regolamento n. 1215/2012 figura anche un *rafforzamento* della tutela del lavoratore subordinato sia sotto il profilo della disciplina della giurisdizione (essendogli oggi tra l'altro consentito di avvalersi degli speciali criteri di giurisdizione a suo favore anche nei confronti di datori di lavoro *non* domiciliati nell'Unione) sia sotto il profilo del regime di circolazione delle sentenze (la violazione dei criteri di giurisdizione a sua tutela essendo stata inclusa tra i motivi di diniego del riconoscimento che il lavoratore può invocare nel caso in cui sia stato convenuto in giudizio dal datore di lavoro). In argomento cfr., *ex plurimis*, F. PESCE, *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, in *Dir. comm. int.*, 2014, pag. 579 ss.; R. CAFARI PANICO, *Enhancing Protection for Weaker Parties: Jurisdiction over Individual Contracts of Employment*, in F. FERRARI, F. RAGNO, *Cross-border Litigation in Europe: the Brussels I Recast Regulation as a Panacea?*, Padova, 2016, pag. 41 ss.; G. VITELLINO, *Le novità in materia di fori protettivi della parte debole*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del regolamento Bruxelles I*, Milano, 2016, pag. 47 ss.; U. GRUŠI, *Recognition and Enforcement of Judgments in Employment Matters in EU Private International Law*, in *Journ. Priv. Int. Law*, 2016, pag. 521 ss.

¹¹ Punto 53 della sentenza in commento. Dello stesso avviso l'avvocato generale Saugmansgaard Øe: v. i punti 57-58 delle sue conclusioni.

3. *La risposta della Corte di giustizia alla questione pregiudiziale: la nozione autonoma di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" nello specifico settore del trasporto aereo internazionale*

La netta esclusione dell'opponibilità ai lavoratori delle clausole di giurisdizione invocate dalle compagnie aeree ha pertanto condotto la Corte di giustizia (*i*) a ratificare (invero implicitamente) la conclusione raggiunta dal giudice *a quo* circa l'applicabilità ai casi in esame dell'art. 19 del regolamento e, (*ii*) di conseguenza, a occuparsi specificamente dell'interpretazione autonoma del criterio del "luogo di svolgimento abituale della prestazione lavorativa" ivi impiegato alla luce delle circostanze connotanti le fattispecie concrete.

A questo fine, la Corte ha completato la sopra ricordata descrizione del metodo ermeneutico dell'interpretazione autonoma aggiungendo che il suo utilizzo in relazione all'art. 19, punto 2 Bruxelles I "non osta a che si tenga conto delle disposizioni corrispondenti contenute nella convenzione di Roma"¹². La ragione di tale affermazione è – si legge nella sentenza – che tale convenzione "è parimenti diretta a perseguire, nell'ambito del diritto internazionale privato, l'opera di unificazione giuridica già intrapresa nell'Unione, segnatamente in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle sentenze"¹³.

L'assimilabilità (implicita nell'avverbio "parimenti", utilizzato nel passo della sentenza sopra riportato) e la complementarità degli obiettivi generali di unificazione giuridica nel campo del diritto internazionale privato e processuale propri del regolamento (nonché, prima, della convenzione di Bruxelles del 1968) e della convenzione di Roma giustificano in altri termini, ad avviso della Corte, che l'interpretazione dalla stessa resa di una nozione presente in entrambi gli strumenti normativi sia trasponibile, seppur elaborata con specifico riferimento a uno di essi, anche all'altro.

Questa precisazione ha dunque consentito alla Corte di procedere all'interpretazione autonoma della nozione di "luogo di svolgimento abituale della prestazione lavorativa" rilevante *ex art.* 19, punto 2, lett. a) Bruxelles I avvalendosi della propria giurisprudenza pregressa relativa, non solo a tale articolo (già nella versione dell'art. 5, punto 1 della convenzione di Bruxelles del 1968¹⁴), ma anche alla medesima nozione impiegata dall'art. 6 della convenzione di Roma avente, come noto, ad oggetto la determinazione della legge applicabile ai contratti individuali di lavoro¹⁵. E il riferimento alla giurisprudenza formatasi a proposito di tale

¹² Punto 55 della sentenza in commento. Il riferimento è, naturalmente, alla convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali in G.U.C.E. n. L 266 del 9 ottobre 1980, 1 ss.

¹³ Punto 55 della sentenza in commento. In questi termini è, in particolare, formulato il preambolo della convenzione.

¹⁴ È appena il caso di ricordare, infatti, che tra la convenzione e il regolamento esiste un rapporto di "continuità" che, alla stregua del considerando 19 del regolamento, "deve caratterizzare altresì l'interpretazione delle disposizioni della convenzione di Bruxelles ad opera della Corte di giustizia", con trasponibilità, pertanto, di tale interpretazione alle disposizioni del regolamento che possano essere qualificate come equivalenti a quelle della convenzione. In argomento, più di recente, cfr. Corte di giust. 7 luglio 2016, causa C-222/15 (ECLI:EU:C:2016:525), *H szig*, punto 30 e giurisprudenza ivi citata.

¹⁵ Si trascrive di seguito, per comodità di lettura, il testo della norma in questione: "Contratto individuale di lavoro. 1. In deroga all'articolo 3, nei contratti di lavoro, la scelta della legge applicabile ad opera delle parti non vale a privare il lavoratore della protezione assicuratagli dalle norme imperative della legge che regolerebbe il contratto, in mancanza di scelta, a norma del paragrafo 2. 2. In deroga all'articolo 4 ed in mancanza di scelta a norma dell'articolo 3, il contratto di lavoro è regolato: a) dalla legge del paese in cui il lavoratore, in esecuzione del contratto compie abitualmente il suo lavoro, anche se è inviato temporaneamente in un altro paese, oppure b) dalla legge del paese dove si trova la sede che ha proceduto ad assumere il lavoratore, qualora questi non com-

ultima norma appare tanto più significativo sol che si consideri che essa ha riguardato proprio contratti di lavoro nel settore dei trasporti (rispettivamente, stradale e marittimo).

Delle proprie pronunce direttamente interpretative dell'art. 19, punto 2 Bruxelles I la Corte ha, in particolare, richiamato quella resa nel caso *Weber*, ove essa ha – come noto – stabilito che, in assenza di un centro effettivo delle prestazioni professionali rese in più Stati membri, il “luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa” deve intendersi quello *nel quale o a partire dal quale* il lavoratore adempie *la parte più importante* delle sue obbligazioni¹⁶.

Nella sentenza in commento, tale soluzione ermeneutica è stata ulteriormente precisata e chiarita con riferimento a un'attività lavorativa che – come quella del personale di volo nelle controversie principali – non possa ritenersi “eseguita abitualmente” in un luogo determinato o determinabile “senza ambiguità”. In casi siffatti, ritiene la Corte (in linea con le conclusioni dell'avvocato generale¹⁷) che il giudice investito delle relative controversie deve intendere il criterio del “luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa” *ex art. 19, punto 2 Bruxelles I* nel senso di luogo “*a partire dal quale*” tale attività sia o sia stata “*principalmente*” adempiuta¹⁸.

La ricerca, in concreto, di tale luogo richiede l'impiego di una serie di indizi, già enucleati dalla Corte nelle sentenze *Koelzsch* e *Voogsgeerd* tenendo proprio conto (come già ricordato) “delle specificità dei rapporti di lavoro nel settore del trasporto” ai fini dell'applicazione del citato art. 6 della convenzione di Roma¹⁹. In particolare, secondo quanto stabilito dalla Corte in dette sentenze, si tratta di stabilire in quale Stato si trovi il luogo (*i*) a partire dal quale il lavoratore effettua le sue missioni di trasporto, (*ii*) dove ritorna dopo le sue missioni, (*iii*) nel quale riceve le istruzioni sulle sue missioni e organizza il suo lavoro nonché (*iv*) in cui si trovano gli strumenti lavorativi²⁰. Inoltre, nelle ipotesi di cui alle controversie principali, la Corte ha aggiunto che (*v*) “occorre anche tener conto del luogo in cui sono stazionati gli aerei a bordo dei quali l'attività viene svolta abitualmente”²¹.

più abitualmente il suo lavoro in uno stesso paese, a meno che non risulti dall'insieme delle circostanze che il contratto di lavoro presenta un collegamento più stretto con un altro paese. In questo caso si applica la legge di quest'altro paese”.

¹⁶ Corte di giust. 27 febbraio 2002, causa C-37/00 (ECLI:EU:C:2002:122), *Weber*, spec. punto 49 e giurisprudenza ivi citata. Si trattava in quel caso di un contratto di lavoro eseguito sul territorio di almeno due Stati UE e in assenza di un centro effettivo delle attività professionali del lavoratore a partire dal quale avesse adempiuto alla parte sostanziale delle sue obbligazioni nei confronti del datore di lavoro. La Corte ha interpretato l'allora vigente art. 5 punto 1 della convenzione di Bruxelles come riferito al luogo “nel quale”, o “a partire dal quale”, il lavoratore di fatto adempie alla “parte più importante” delle sue obbligazioni nei confronti del datore di lavoro. Questo perché, secondo la Corte, in tale luogo il lavoratore può, con minor spesa, promuovere un'azione contro il proprio datore di lavoro o provvedere alla propria difesa e il giudice di tale luogo è il più idoneo a dirimere la controversia sorta dal contratto di lavoro: v. anche *infra*, nel testo, par. 8.

¹⁷ Cfr. i punti 89-93 delle conclusioni dell'avvocato generale.

¹⁸ Punto 60 della sentenza in commento.

¹⁹ Corte di giust. 15 marzo 2011, causa C-29/10 (ECLI:EU:C:2011:151), *Koelzsch*, punto 49, e 15 dicembre 2011, causa C-384/10 (ECLI:EU:C:2011:842), *Voogsgeerd*, punti 38-41.

²⁰ Punto 63 della sentenza in commento; v. anche punto 85 delle conclusioni dell'avvocato generale. Nei punti 97-107 di dette conclusioni, inoltre, l'avvocato generale richiama tutte le circostanze di fatto elencate ai punti 33-41 e ricordate nella precedente nota 6, esprimendo l'opinione che detti “indizi” “designino inequivocabilmente [la competenza internazionale *ex art. 19, punto 2, lett. a Bruxelles I de]* i giudici del luogo in cui è situato l'aeroporto di Charleroi” (v., in particolare, il punto 107).

²¹ Punto 64 della sentenza in commento; nello stesso senso cfr. altresì il punto 102 delle conclusioni dell'avvocato generale.

4. (Segue) Il ruolo solo "indiziario" della nozione di "base di servizio" di cui al reg. n. 3922/91 in materia di aviazione civile e l'assoluta irrilevanza della "nazionalità dell'aeromobile" ai fini della concreta individuazione del "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" degli assistenti di volo

Il testé evidenziato preminente rilievo che, nel processo di interpretazione autonoma delle nozioni del regolamento, assumono gli obiettivi da quest'ultimo perseguiti impedisce, secondo la Corte, di equiparare il "luogo di abituale adempimento della prestazione lavorativa" a nozioni utilizzate da altri atti di diritto UE che non siano richiamati da Bruxelles I né perseguano i suoi stessi obiettivi.

Di qui, a giudizio della Corte, l'impossibilità di far meccanicamente coincidere il "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" del personale di volo con quello della "base di servizio" definita dall'allegato III del sopra citato regolamento n. 3922/1991. Tale regolamento, infatti, non è richiamato da Bruxelles I e, a differenza di quest'ultimo, è diretto ad armonizzare regole tecniche e procedure amministrative nel settore della sicurezza dell'aviazione civile.

Né siffatta conclusione è revocabile in dubbio a motivo del fatto che la sopra vista nozione di "base di servizio" è richiamata dal (parimenti già citato) regolamento n. 883/2004 in materia di sicurezza sociale. Anche quest'ultimo strumento normativo, infatti, persegue finalità (di promozione della libera circolazione delle persone, allo scopo di migliorare il loro livello di vita e le loro condizioni di occupazione) che non possono assimilarsi a quelle di Bruxelles I. Tale circostanza, di per sé, osta – per le stesse ragioni già illustrate a proposito del regolamento n. 3922/1991 – a un'interpretazione di "luogo di abituale svolgimento della prestazione lavorativa" che ne comporti l'equiparazione a quella di "base di servizio", seppur considerata nel contesto del predetto regolamento n. 883/2004²².

L'esclusione dell'equiparabilità delle due nozioni non priva tuttavia la "base di servizio" di rilievo ai fini dell'indagine relativa al "luogo di abituale adempimento della prestazione lavorativa" degli assistenti di volo ex art. 19, punto 2, lett. a) Bruxelles I. Ritiene, infatti, la Corte che tale elemento "può avere un ruolo *significativo*" nell'individuazione degli indizi – sopra enumerati – che consentono di determinare in concreto il luogo nel quale, o a partire dal quale, i lavoratori abbiano abitualmente svolto la loro attività ai sensi del criterio di giurisdizione in esame. Tanto che – si legge ancora nella sentenza – la rilevanza di detta "base di servizio" ai fini in discorso verrebbe meno "solo nell'ipotesi in cui, tenuto conto degli elementi di fatto di ciascun caso di specie, domande, come quelle in esame nei procedimenti principali, presentassero nessi più stretti con un luogo diverso"²³.

Sempre richiamandosi all'esigenza che l'interpretazione autonoma della nozione di

²² Nello stesso senso le conclusioni dell'avvocato generale Saugmandsgaard Øe (punti 112-114), che però sembra fondarla in modo preminente, se non esclusivo, sull'assenza, nell'art. 19, punto 2 del regolamento Bruxelles I, di alcun esplicito rinvio alla nozione di "base di servizio" quale si trova definita nell'allegato III del regolamento n. 3922/1991.

²³ Ciò, in quanto – come spiega la Corte – la nozione di "base di servizio" è definita nel più volte citato allegato III del regolamento n. 3922/91 nel senso di "luogo a partire dal quale il personale di volo inizia, e dove conclude sistematicamente, la sua giornata lavorativa, organizzandovi il proprio lavoro quotidiano e in prossimità del quale i lavoratori, durante il periodo di esecuzione del loro contratto di lavoro, hanno stabilito la loro residenza e sono a disposizione del vettore aereo". Inoltre, sempre ai sensi di detto allegato, la "base di servizio" è determinata per ciascun membro dell'equipaggio, cui spetta un periodo di riposo minimo variabile a seconda che inizi fuori dalla "base di servizio" medesima o presso di essa (cfr. punti 69-73 della sentenza in commento). Di diverso avviso, invece, l'avvocato generale, che considera la nozione di "base di servizio" dotata di una rilevanza "meramente indiretta" nel senso che sarebbe suscettibile di essere tenuta in considerazione solo se *confermativa* degli stessi indizi che anche la Corte ritiene pertinenti per individuare il luogo di abituale esecuzione del contratto di lavoro (cfr. punti 115-117 delle conclusioni).

“luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” si fondi sugli obiettivi (generali e particolari, come sopra ricordati²⁴) di Bruxelles I, la Corte ha poi fornito un ulteriore chiarimento, a rigore non richiesto dal tenore della questione pregiudiziale come dalla stessa Corte sintetizzato in apertura della parte motiva della sentenza.

La decisione si chiude infatti con la precisazione che il “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” neppure è equiparabile alla nozione di “nazionalità” degli aeromobili ai sensi dell’art. 17 della convenzione di Chicago del 1944 relativa all’aviazione civile internazionale²⁵.

Lo Stato UE a partire dal quale un membro dell’equipaggio di una compagnia aerea svolge abitualmente la propria attività lavorativa non può dunque, secondo la Corte, farsi coincidere con il territorio dello Stato UE di cui gli aeromobili di tale compagnia hanno la nazionalità²⁶. E, pur nel silenzio della sentenza, la “nazionalità” dell’aeromobile non sembra assumere rilievo – a differenza di quanto testé rilevato a proposito della “base di servizio” – anche come mero “indizio” ai fini dell’individuazione del “luogo di abituale adempimento dell’attività lavorativa” dell’assistente di volo²⁷.

Le sopra illustrate statuizioni della Corte nel caso in commento offrono lo spunto per svolgere alcune brevi considerazioni in ordine (i) al funzionamento della tecnica ermeneutica dell’interpretazione autonoma rispetto alla disciplina Bruxelles I (*infra*, par. 5-7), (ii) ai risultati cui la giurisprudenza della Corte di giustizia è addivenuta applicando detta tecnica alla nozione di “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” impiegata dalle norme uniformi dell’Unione sulla giurisdizione e sulla legge applicabile relative ai contratti individuali di lavoro nel particolare settore dei trasporti (*infra*, par. 8-9) nonché (iii) alla (ir)rilevanza, ai fini della concreta operatività della nozione in parola nel citato settore, del criterio della nazionalità (della nave o) dell’aeromobile a bordo del quale i lavoratori prestino (o abbiano prestato) la propria attività (*infra*, par. 10).

Naturalmente, in considerazione dell’avvenuta abrogazione del regolamento n. 44/2001 da parte del regolamento (UE) n. 1215/2012 – che, come noto, si è ad esso sostituito a far data dal 10 gennaio 2015, non essendo, quindi, applicabile *ratione temporis* al caso in esame – le riflessioni che seguono saranno tutte riferite al nuovo regolamento (di seguito, anche, regolamento o disciplina “Bruxelles I-bis”)²⁸. Il rapporto di continuità che lo lega alla disciplina previgente (ivi inclusa la più volte citata convenzione di Bruxelles del 1968) rende, infatti, la

²⁴ Par. 2.

²⁵ Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 e ratificata da tutti gli Stati membri dell’Unione europea, la quale ultima non ne è tuttavia parte contraente. Ai sensi del menzionato art. 17, “Gli aeromobili hanno la nazionalità dello Stato sul registro del quale sono immatricolati”.

²⁶ Punti 75-76 della sentenza in commento.

²⁷ L’avvocato generale ha concluso nello stesso senso, adducendo quali motivi dell’impossibilità di tener conto della nazionalità degli aeromobili: (i) l’assenza, nel regolamento Bruxelles I, di alcun rinvio alla convenzione di Chicago o alla nazionalità degli aerei a bordo dei quali i lavoratori svolgono la propria attività; (ii) l’inesistenza, nella convenzione di Chicago, di disposizioni alla cui stregua il lavoro effettuato a bordo di un aereo debba considerarsi svolto nel territorio dello Stato di cui l’aereo ha la nazionalità; (iii) la funzione, che nella convenzione di Chicago è assolta dalla nozione di nazionalità, di circoscrivere il campo di applicazione di molte disposizioni convenzionali e di vietare certe distinzioni basate su tale nazionalità (cfr. punti 122-127 delle conclusioni).

²⁸ Su tale regolamento v. quanto brevemente osservato nella precedente nota 2. Ai sensi del combinato disposto degli artt. 66 e 81, esso è applicabile dal 10 gennaio 2015 con esclusivo riferimento alle cause iniziate in tale data o successivamente, mentre i giudizi (come quelli in esame) cominciati in data anteriore restano soggetti al regolamento n. 44/2001. In argomento si veda S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, Torino, 2016, pag. 22-23.

giurisprudenza della Corte ad essa relativa pienamente trasponibile alle corrispondenti disposizioni di Bruxelles I-bis che risultino formulate in termini sostanzialmente identici o che – come quelle a tutela del lavoratore subordinato qui in esame – costituiscano il risultato della progressiva codificazione di detta giurisprudenza²⁹.

5. *L'interpretazione autonoma delle nozioni impiegate dalla disciplina Bruxelles I-bis: brevi cenni su principi, obiettivi e funzionamento*

L'utilizzo dello strumento ermeneutico dell'interpretazione autonoma sul quale, come visto, si è fondata la sentenza in commento è solo una delle più recenti manifestazioni del ricorso a tale strumento quale risulta consolidato nella prassi applicativa della Corte di giustizia relativa alle successive versioni della disciplina Bruxelles I-bis.

E si è visto che il funzionamento di tale tecnica si risolve – come la Corte non ha mancato di ricordare anche in questo caso, con formula divenuta ormai tralatizia – in un'interpretazione delle nozioni impiegate dal regolamento disancorata (“autonoma”, appunto) da quelle, corrispondenti, degli ordinamenti nazionali, e incentrata principalmente sul sistema e sugli obiettivi del regolamento medesimo, per assicurarne un'applicazione uniforme in tutti gli Stati membri.

A tale risultato la giurisprudenza comunitaria perviene – come già in altra sede osservato³⁰ – superando i limiti connotati all'interpretazione letterale attraverso il preminente impiego del criterio ermeneutico *funzionale e teleologico*, che consente un'applicazione della disciplina in parola coerente anche con l'esigenza di garantirne l'effetto utile. Infatti, sia nei casi in cui si è ravvisata la necessità di integrazioni normative in presenza di tradizioni nazionali disomogenee tra loro³¹, sia nei casi in cui ci si è trovati in presenza di versioni linguistiche ufficiali apparentemente non identiche, si è intervenuti “privilegiando la soluzione più coerente con lo scopo della norma”, e quindi quella più idonea a promuoverne, appunto, l'effetto utile³².

Il consolidarsi dell'orientamento descritto, supportato dal costante riferimento ai prin-

²⁹ Sul rapporto di continuità che lega il regolamento Bruxelles I-bis alle sue precedenti versioni v. il considerando 34, che recita: “È opportuno garantire la continuità tra la convenzione di Bruxelles del 1968, il regolamento (CE) n. 44/2001 e il presente regolamento e a tal fine è opportuno prevedere adeguate disposizioni transitorie. Lo stesso bisogno di continuità si applica altresì all'interpretazione delle disposizioni della convenzione di Bruxelles del 1968 e dei regolamenti che la sostituiscono, a opera della Corte di giustizia dell'Unione europea”. Sulla progressiva codificazione – di cui l'art. 21 Bruxelles I-bis riflette la più recente evoluzione – della giurisprudenza della Corte di giustizia relativa alla determinazione del luogo di svolgimento dell'attività lavorativa rilevante ai fini dell'individuazione della giurisdizione competente ai sensi della disciplina in esame cfr., *ex multis*, F. MOSCONI, *La giurisdizione in materia di lavoro nel regolamento (CE) n. 44/2001*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2003, pag. 5 ss.; R. CLERICI, *Quale favor per il lavoratore nel regolamento Roma I?*, in G. VENTURINI, S. BARIATTI (a cura di), *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato. Liber F. Pocar*, Milano, 2009, pag. 215 ss.; P. VENTURI, *Art. 8*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (“Roma I”)*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2009, pag. 771 ss.; C.E. TUO, *La tutela del lavoratore subordinato tra diritto internazionale privato e libertà economiche dell'UE*, in *Dir. comm. int.*, 2011, pag. 1172 ss.

³⁰ S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo*, cit., spec. pag. 67-68.

³¹ Cfr., ad esempio, Corte di giust. 15 maggio 1990, causa C-365/88 (ECLI:EU:C:1990:203), *Hagen*, punti 18-21; 6 aprile 1995, causa C-439/93 (ECLI:EU:C:1995:104), *Lloyd's Register of Shipping*, punto 17.

³² Cfr., ad esempio, Corte di giust. 27 aprile 1999, causa C-99/96 (ECLI:EU:C:1999:202), *Mietz*, punto 31, nonché, più di recente, 21 gennaio 2016, causa C-521/14 (ECLI:EU:C:2016:41), *SOVAG*, punti 32-36.

cipi di *certezza del diritto* e di *ragionevole prevedibilità* del giudice competente³³, ha consentito alla Corte di evitare che le espressioni giuridiche impiegate nel sistema in esame venissero interpretate “come un semplice rinvio al diritto nazionale di questo o quello Stato interessato”³⁴. Ciò, in coerenza con gli obiettivi, intrinseci al processo di creazione dello spazio giudiziario europeo, (i) di potenziamento della tutela giurisdizionale delle persone domiciliate nel territorio UE, (ii) di prevenzione di giudizi concorrenti e di conflitto di giudicati e (iii) di agevolazione della libera circolazione delle decisioni giurisdizionali³⁵.

Invero, la tendenza interpretativa della Corte, costantemente protesa alla ricerca dell’uniformità semantica del linguaggio normativo, ha mostrato una spiccata predilezione per nozioni “comunitarie” oppure “autonome”, ricavate attraverso un adeguamento alle specifiche esigenze del sistema in esame delle norme UE, internazionali o di quelle vigenti nell’ambito dei vari ordinamenti statali in funzione del perseguimento degli obiettivi dell’ordinamento dell’Unione e, in particolare, dello spazio giudiziario europeo³⁶.

6. (*Segue*) *L’interpretazione autonoma di Bruxelles I-bis attraverso il riferimento alle corrispondenti nozioni degli altri strumenti UE di diritto internazionale privato: condizioni e limiti*

In questa prospettiva, sebbene ogni disposizione del reg. n. 1215/2012 vada collocata, in primo luogo, nel sistema particolare delle norme cui appartiene e valutata sulla scorta dell’evoluzione che ne caratterizza la progressiva elaborazione alla luce degli obiettivi specificamente perseguiti, la sua esegesi deve nondimeno inquadrarsi nel più ampio contesto del diritto UE, e in particolare dei suoi principi, nozioni, finalità e stadio di evoluzione³⁷.

Si tratta, quindi, di interpretare il reg. n. 1215/2012 anche sulla base dei valori fondanti dell’Unione europea nonché, soprattutto, delle nozioni e dei principi che informano gli altri atti via via adottati (nel quadro dell’ordinamento giuridico UE, o direttamente) dal legislatore dell’Unione, nel settore del diritto internazionale privato e processuale.

Pertanto, come la Corte ha avuto cura di rimarcare, tale processo di *osmosi* o di “reciproca fertilizzazione”³⁸ tra gli strumenti UE che hanno uniformato le norme di diritto internazionale privato e processuale presuppone l’*identità degli obiettivi* sottesi alle *norme* che, di volta in volta, si tratta di interpretare.

Vero è che, nel caso in esame, la Corte ha mutuato dalla propria giurisprudenza relativa all’art. 6 della convenzione di Roma il significato e la portata della comune nozione di “luogo di abituale svolgimento dell’attività lavorativa” rilevante, nella fattispecie, *ex art.* 21, par. 1, lett.

³³ Principi ai quali, come noto, il regolamento n. 1215/2012 dichiara espressamente di ispirarsi, in particolare, nei considerando 15 e 16.

³⁴ Corte di giust. 22 marzo 1983, causa 34/82 (ECLI:EU:C:1983:87), *Peters Bauunternehmung*, punto 9; 10 marzo 1992, causa C-214/89 (ECLI:EU:C:1992:115), *Powell Duffryn*, punto 13; 19 febbraio 2002, causa C-256/00 (ECLI:EU:C:2002:99), *Besix*, punto 24.

³⁵ Corte di giust. 13 luglio 1993, causa C-125/92 (ECLI:EU:C:1993:306), *Mulox IBC*, punto 11, e 9 gennaio 1997, causa C-383/95 (ECLI:EU:C:1997:7), *Rutten*, punti 12-13, le cui statuizioni – ancorché riferite alla convenzione del 1968 – mantengono intatta la propria validità anche rispetto al regolamento n. 1215/2012. Risultano particolarmente attuali proprio in relazione a tale strumento normativo, pertanto, le affermazioni con cui la Corte, sin dall’entrata in vigore della convenzione di Bruxelles, ha precisato che l’interpretazione funzionale delle sue norme alla luce degli accennati principi deve avvenire tenendo conto dello scopo di “potenziare nella Comunità la tutela giurisdizionale delle persone residenti sul suo territorio”: Corte di giust. 6 ottobre 1976, causa 12/76 (ECLI:EU:C:1976:133), *Dunlop*, punto 9.

³⁶ F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione)*, IV ed., Vicenza, 2015, pag. 41-42.

³⁷ In tal senso cfr. le conclusioni dell’avvocato generale Tizzano del 18 aprile 2002, causa C-271/00 (ECLI:EU:C:2002:656), *Baten*, punto 44.

³⁸ L’espressione è di F. SALERNO, *op. ult. cit.*, pag. 43.

b ii) (già art. 19, punto 2, lett. a) Bruxelles I-bis, sembrando “accontentarsi”, quale motivazione, della sostanziale assimilabilità e complementarietà degli obiettivi perseguiti dai due *strumenti normativi*. Come il regolamento (e, prima, la convenzione di Bruxelles del 1968), infatti, anche la convenzione di Roma mira, nelle parole della Corte, alla “unificazione giuridica” nel campo del diritto internazionale privato³⁹.

In questo stesso senso, del resto, la Corte si è espressa anche nella sentenza *Koelzsch* dove, chiamata a risolvere questioni interpretative aventi ad oggetto disposizioni della convenzione di Roma, essa si è avvalsa delle soluzioni ermeneutiche già elaborate a proposito di identiche o analoghe nozioni impiegate dalla (allora vigente) disciplina Bruxelles I seppur ai fini della determinazione della competenza giurisdizionale.

Deve, tuttavia, evidenziarsi che, nella menzionata sentenza *Koelzsch*, la scelta interpretativa della Corte non si era basata sulla sola assimilabilità degli obiettivi perseguiti dagli strumenti normativi venuti in considerazione, ma aveva trovato fondamento anche nel motivo, più puntuale, dell'identità del fine sotteso alle specifiche norme, rispettivamente della convenzione di Roma e di Bruxelles I, che impiegavano la nozione (di “luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa”) oggetto della questione interpretativa proposta⁴⁰. Merita, infatti, sottolineare che, nel caso in discorso, il richiamo, operato dalla Corte, della propria giurisprudenza relativa a Bruxelles I per interpretare la convenzione di Roma si è fondato sulla considerazione che la nozione di “luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa” (oggetto della questione interpretativa) era utilizzata, in entrambi gli strumenti normativi, da *disposizioni* che – ciascuna nei limiti delle rispettive funzioni (di individuazione della giurisdizione competente e della legge applicabile) – miravano allo stesso risultato, e cioè a una “adeguata tutela” del lavoratore subordinato⁴¹.

Sembra, dunque, di potersi ricavare dalla giurisprudenza della Corte che la definizione del significato e della portata di una norma racchiusa in Bruxelles I-bis deve – come principio generale – ricercarsi alla luce del sistema e delle finalità di tale regolamento. A questo fine, è possibile avvalersi dei risultati ermeneutici già raggiunti dalla giurisprudenza comunitaria con riferimento a nozioni analoghe o identiche utilizzate da disposizioni degli altri strumenti UE di diritto internazionale privato e processuale, alla condizione, beninteso, che tali disposizioni abbiano le stesse caratteristiche e perseguano gli stessi obiettivi di quella che si tratta di interpretare⁴².

L'opportunità di un'interpretazione “coerente” del campo applicativo materiale e delle disposizioni degli strumenti normativi in esame è peraltro oggi, come noto, espressamente auspicata dai considerando 7 del regolamento n. 593/2008, cd. Roma I (che si è sostituito, abrogandola, alla convenzione di Roma), e del regolamento n. 864/2007, cd. Roma II, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali⁴³.

³⁹ Punto 55 della sentenza in commento. V. *supra*, par. 3.

⁴⁰ Cfr. la già citata sentenza *Koelzsch*, punti 33 ss., ove la Corte ha, in particolare, statuito che un'interpretazione della convenzione di Roma realmente idonea a garantirne la piena efficacia in relazione agli obiettivi dalla stessa perseguiti “non deve prescindere” da quella relativa ai criteri della disciplina Bruxelles I, “quando fissano *norme* per la determinazione della competenza giurisdizionale per le *stesse materie* e stabiliscono *nozioni analoghe*” (corsivo aggiunto).

⁴¹ Cfr. ancora la sentenza *Koelzsch*, punti 40-45.

⁴² Sembra di questo avviso anche R. CAFARI PANICO, *Società, obbligazioni contrattuali ed extracontrattuali. Osmosi fra i sistemi, questioni interpretative e prospettive di riforma della legge n. 218/1995*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2015, pag. 843 ss., spec. pag. 850.

⁴³ Regolamento (CE) n. 593/2008, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, in G.U.U.E. n. L 177 del 4 luglio 2008, 6 ss., e regolamento (CE) n. 864/2007, dell'11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali, in G.U.U.E. n. L 199 del 31 luglio 2007, 43 ss.

I presupposti di una simile esegesi dei regolamenti Bruxelles I-bis e Roma I sono stati ad esempio ravvisati dalla Corte nel caso *Kareda* ove, in presenza di un'azione di regresso tra condebitori in solido di un contratto di mutuo, si poneva la questione interpretativa della nozione di "materia contrattuale" rilevante ai fini dell'operatività del foro speciale di cui all'art. 7 punto 1 del primo regolamento.

La riconducibilità dell'azione in parola alla competenza del predetto foro speciale ha trovato conferma, (i) non solo nella nozione autonoma di "materia contrattuale" che, come noto, nella giurisprudenza della Corte relativa a Bruxelles I-bis, ricomprende tutte le azioni, come quella in esame, fondate su un'obbligazione giuridica liberamente assunta da una parte nei confronti dell'altra, (ii) ma anche nel regolamento Roma I. Ciò, alla luce del collegamento espresso che l'art. 16 di tale ultimo strumento normativo riconosce tra il rapporto che lega più debitori e quello esistente tra debitore e creditore⁴⁴.

Come anticipato, e come chiarito dalla stessa Corte, però, in nessun caso la coerenza applicativa degli strumenti normativi in considerazione può condurre ad attribuire alle disposizioni del regolamento Bruxelles I-bis un'interpretazione estranea al suo sistema e ai suoi obiettivi⁴⁵.

La definizione, in via autonoma, del significato e della portata delle nozioni utilizzate dalle disposizioni di Bruxelles I-bis non può, in altri termini, fondarsi sulla meccanica e automatica estensione ad esse dei risultati ermeneutici cui la giurisprudenza comunitaria sia già pervenuta con riferimento a nozioni, pur apparentemente corrispondenti, degli altri atti UE di diritto internazionale privato e processuale⁴⁶. A ciò osta, infatti, la diversa funzione che, nei singoli regolamenti in discorso, svolgono le nozioni – pur apparentemente identiche o analoghe – a seconda che facciano parte della disciplina uniforme sulla legge applicabile o sulla giurisdizione⁴⁷. Di qui, dunque, la conferma che condizione imprescindibile affinché i risultati ermeneutici relativi a Roma I o a Roma II possano concorrere all'interpretazione autonoma delle nozioni, identiche o analoghe, contenute nel regolamento n. 1215/2012 è che si riferiscano a *disposizioni* con finalità coincidenti, o comunque assimilabili, a quelle proprie della disciplina uniforme sulla giurisdizione.

In ragione di tale limite, non può pertanto sorprendere che, nel pronunciarsi sul caso *Kainz* relativo a un'azione di responsabilità per prodotto difettoso, la Corte abbia negato la possibilità di riferirsi al regolamento Roma II ai fini dell'interpretazione autonoma della nozione di "luogo del fatto generatore del danno" necessaria per verificare l'applicabilità del foro speciale in materia di illeciti civili dolosi o colposi *ex art. 7, punto 2* (in allora, art. 5, punto 3) del regolamento Bruxelles I-bis. Ciò, in quanto un'interpretazione basata sul regolamento Roma II che ricomprenda in tale nozione il luogo di acquisto del prodotto difettoso contrasterebbe con la natura di foro speciale del giudice dell'illecito individuato da Bruxelles

⁴⁴ Corte di giust. 15 giugno 2017, causa C-249/16 (ECLI:EU:C:2017:472), *Kareda*. Lo stesso tipo di ragionamento è seguito dalla Corte nell'interpretazione dei regolamenti Roma I e Roma II. Nel caso *Ergo Insurance* (Corte di giust. 21 gennaio 2016, cause riunite C-359/14 e C-475/14 (ECLI:EU:C:2016:40)), ad esempio, si trattava di definire le nozioni di "obbligazione contrattuale" e di "obbligazione extracontrattuale" al fine di delimitare reciprocamente l'ambito applicativo di tali regolamenti. Al riguardo, la Corte ha ritenuto che ragioni di analogia con le corrispondenti nozioni impiegate dagli speciali criteri di giurisdizione di cui all'art. 7, punti 1 e 2 Bruxelles I-bis fondassero una risposta al quesito interpretativo mutuata da, e quindi "coerente" con, gli esiti della propria costante giurisprudenza relativa ai predetti fori speciali.

⁴⁵ Corte di giust. 16 gennaio 2014, causa C-45/13 (ECLI:EU:C:2014:7), *Kainz*, punto 20.

⁴⁶ Di questo tenore le affermazioni dell'avvocato generale Jääskinen nelle conclusioni in data 25 aprile 2013 alla causa C-9/12 (ECLI:EU:C:2013:273), *Corman-Collins*, punto 58.

⁴⁷ Così R. CAFARI PANICO, *op. ult. cit.*, pag. 851 e, già, A. ZANOBETTI, *Employment contracts and the Rome Convention: the Koelzsch ruling of the European Court of Justice*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2011, pag. 338 ss., spec. pag. 356-357.

I-*bis* e con la conseguente esigenza di darne un'interpretazione restrittiva, che non vada oltre i casi in cui il regolamento medesimo ammette deroghe al criterio generale del foro del convenuto contemplato, come noto, dal suo art. 4⁴⁸.

7. (*Segue*) *La non equiparabilità delle nozioni impiegate da Bruxelles I-bis a quelle di altri atti UE in materie diverse dal diritto internazionale privato e processuale*

La necessità, sopra evidenziata, che l'interpretazione autonoma delle disposizioni del regolamento si basi sul suo "sistema" e sulle sue finalità spiega anche, e a maggior ragione, l'ancor più limitato – se non addirittura nullo – rilievo che la Corte accorda alle nozioni impiegate da atti UE, e ai relativi esiti interpretativi della propria giurisprudenza, in materie diverse dal diritto internazionale privato e processuale⁴⁹.

È appena il caso di ricordare, al riguardo, che nella sentenza *Falco* la Corte ha recisamente escluso la possibilità di definire la nozione di "contratto di prestazione di servizi" rilevante ai fini del foro speciale *ex art. 7*, punto 1, lett. b), secondo alinea *Bruxelles I-bis* utilizzando l'interpretazione della nozione di "servizi" da essa stessa elaborata allo scopo di precisare la portata e gli effetti della relativa libertà fondamentale di circolazione sancita dagli artt. 56-62 TFUE⁵⁰.

Si inserisce dunque appieno in tale giurisprudenza, confermandola, la sopra vista esclusione, nel caso in esame, di alcun *autonomo* rilievo della nozione di "base di servizio" di cui al menzionato allegato III del regolamento n. 3922/1991 ai fini dell'interpretazione del criterio di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" *ex art. 21 Bruxelles I-bis*.

⁴⁸ V. i punti 21-28 della citata sentenza *Kainz*.

⁴⁹ In questo senso cfr. ancora le già citate conclusioni dell'avvocato generale Jääskinen alla causa *Corman-Collins*, punto 39.

⁵⁰ Corte di giust. 23 aprile 2009, causa C-533/07 (ECLI:EU:C:2009:257), *Falco Privatstiftung e Rabitsch*, punti 34-37 e punto 43. L'ampia nozione di "servizi" elaborata dalla giurisprudenza comunitaria in funzione delle specifiche esigenze applicative delle norme del trattato che disciplinano la relativa libertà di loro prestazione non giustifica, infatti, la sua applicazione nel determinare il giudice di cui all'art. 7, punto 1, lett. b) del regolamento in esame, alla luce della differente *ratio* di quest'ultimo. Mentre una definizione così estesa di "servizi" nel diritto primario dell'UE è funzionale alla volontà di includere in tale nozione una serie di attività quanto più ampia possibile, tale *ratio* non è condivisa dall'art. 7, punto 1, lett. b), secondo alinea del reg. n. 1215/2012. Nell'ambito di *Bruxelles I-bis*, infatti, i contratti non classificabili come di "prestazione di servizi" possono pur sempre essere qualificati come di "compravendita di beni" ai sensi del primo alinea della lett. b), art. 7, punto 1 del nuovo regolamento, oppure, in via residuale, giusta il disposto della lett. c) del medesimo art. 7, punto 1, come contratti per i quali la competenza si determina ai sensi della lettera a). Ragionare diversamente, pertanto, vanificherebbe la portata e l'effetto utile del suddetto art. 7, punto 1, lett. c) e a) della disciplina in commento. Nella stessa logica si inquadrano pure le conclusioni rassegnate dall'avvocato generale Mazak nel caso *Car Trim* (24 settembre 2009, causa C-381/08 (ECLI:EU:C:2009:577), decisa con sentenza 25 febbraio 2010 (ECLI:EU:C:2010:90), punto 18) e quelle dell'avvocato generale Villalón nel caso *Holterman* (7 maggio 2015, causa C-47/14 (ECLI:EU:C:2015:309), decisa con sentenza del 10 settembre 2015 (ECLI:EU:C:2015:574)). In tali opinioni si è infatti affermato, da un lato, che "la giurisprudenza della Corte che interpreta le nozioni di 'servizio' e di 'bene' alla luce delle libertà fondamentali del mercato interno non è applicabile nell'ambito del regolamento n. 44/2001"; dall'altro lato, che la definizione della nozione di 'contratto di lavoro' nello specifico ambito del regolamento *Bruxelles I* non può giovare della "abbondante giurisprudenza in cui la Corte interpreta la nozione di 'lavoratore' nel diritto dell'Unione, segnatamente in riferimento all'attuale articolo 45 TFUE, ma anche in relazione a specifici atti di diritto derivato". Ciò, in quanto "l'interpretazione di una medesima nozione nell'ambito delle libertà fondamentali del TFUE o di strumenti di diritto derivato che perseguono obiettivi specifici non deve necessariamente coincidere con l'interpretazione data alla medesima nozione in altri ambiti del diritto derivato" (in termini cfr. specialmente le citate conclusioni al caso *Holterman*, punto 25).

Come osservato, infatti, nella sentenza in commento la Corte perviene a tale conclusione proprio in ragione dell'ontologica diversità degli *obiettivi* perseguiti da Bruxelles I-bis e dai regolamenti nn. 3922/1991 e 883/2004, i quali ultimi impiegano la suddetta nozione di "base di servizio" ai fini, il primo, dell'armonizzazione delle regole tecniche e delle procedure amministrative nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, e, il secondo, del coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale.

8. *La nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" nella giurisprudenza della Corte di giustizia relativa a Bruxelles I-bis e a Roma I nel particolare settore dei trasporti*

Si è visto che, nel caso in esame, la nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" impiegata dall'allora vigente art. 19, punto 2, lett. a) Bruxelles I è stata interpretata dalla Corte nel senso di "luogo *a partire* dal quale" i lavoratori di cui alle controversie principali avevano adempiuto alla parte *più importante* delle proprie obbligazioni. Questo perché le caratteristiche della prestazione lavorativa di assistente di volo venuta in considerazione in dette controversie impediscono di considerarla eseguita abitualmente "in un" luogo determinato o determinabile "senza ambiguità"⁵¹.

E si è parimenti visto che a siffatta soluzione interpretativa la Corte è pervenuta riprendendo e precisando le sue affermazioni nel caso *Weber*, ove lo speciale criterio di giurisdizione a tutela dei lavoratori subordinati (dettato, in allora, dall'art. 5, punto 1 della convenzione di Bruxelles) era stato applicato con riferimento all'attività prestata da un cuoco sul territorio di almeno due Stati membri per periodi di tempo diversi e *senza* disporre di un ufficio che costituisse il "centro effettivo" delle sue prestazioni professionali⁵².

Alla base di questa giurisprudenza c'è la volontà della Corte di garantire effettività alla protezione che il regolamento Bruxelles I-bis offre al lavoratore subordinato in quanto parte debole⁵³. Il perseguimento di tale obiettivo emerge d'altronde sin dalle prime pronunce rese a proposito della convenzione di Bruxelles del 1968, nella versione che ancora non comprendeva alcuno speciale criterio di giurisdizione a tutela del lavoratore subordinato⁵⁴.

Costituisce presupposto della disciplina UE sulla competenza internazionale in materia di contratti di lavoro che per garantire una "adeguata tutela" al lavoratore è necessario assicurarli la possibilità di adire il giudice del luogo dove esso svolge abitualmente la propria attività lavorativa. Questo perché – usando le parole della Corte – in tale luogo il lavoratore può, con minor spesa, rivolgersi ai giudici o difendersi dinanzi ad essi⁵⁵.

In questa prospettiva, la giurisprudenza comunitaria è andata sviluppando un'interpretazione della nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" ampia al punto da ricomprendervi – come detto – il luogo "in cui" o "da cui" il lavoratore esercita effettivamente le proprie attività professionali ovvero, in mancanza di un tale "centro di affari", il luogo in cui esso svolge *la maggior parte* delle sue attività⁵⁶.

⁵¹ *Supra*, par. 3.

⁵² *Supra*, par. 3.

⁵³ Sulla volontà del regolamento di proteggere il lavoratore subordinato in quanto parte debole cfr. (oltre a quanto ricordato nel precedente par. 2 e nelle relative note 9-10) il considerando 18, corrispondente al già citato (*supra*, nota 9) considerando 13 del reg. n. 44/2001. Nella giurisprudenza della Corte cfr., in particolare, le sentenze *Weber* cit., punto 40; *Koelzsch* cit., punto 41; *Rutten* cit., punto 22; *Mulox IBC*, punti 18-19; v. altresì Corte di giust. 10 aprile 2003, causa C-437/00 (ECLI:EU:C:2003:219), *Pugliese*, punto 18.

⁵⁴ Corte di giust. 28 febbraio 1982, causa 133/81 (ECLI:EU:C:1982:199), *Ivenel*, spec. punto 16. Sull'evoluzione della tutela del lavoratore subordinato nell'ambito della disciplina uniforme sulla giurisdizione v., in particolare, la dottrina richiamata alla precedente nota 29.

⁵⁵ Cfr. ancora le citate sentenze *Mulox IBC*, punti 18-19; *Rutten*, punto 17; *Koelzsch*, punto 42; *Weber*, punto 40.

⁵⁶ V., in particolare, il punto 45 della più volte citata sentenza *Koelzsch*.

In particolare, l'ampliamento della nozione in esame al paese "a partire dal quale" il lavoratore esegue abitualmente la propria attività può rintracciarsi già nella sentenza *Mulox*, riguardante un soggetto che aveva adempiuto alle proprie obbligazioni lavorative sia nello Stato membro di stabilimento del suo ufficio sia in numerosi altri Stati membri. Il luogo "a partire dal quale" il dipendente ha svolto la parte più importante della sua attività è stato infatti indicato dalla Corte quale vera e propria alternativa al criterio del luogo "nel quale" detta attività sia resa se, in ragione delle circostanze connotanti il caso concreto, risulti, ad esempio, (i) che il lavoratore ha svolto il compito affidatogli a partire da un ufficio sito in uno Stato membro nel quale aveva stabilito la sua residenza, a partire dal quale esercitava le sue attività e nel quale ritornava dopo ogni viaggio di lavoro; (ii) che, al momento in cui è sorta la controversia, il lavoratore svolgeva la sua attività esclusivamente nel territorio di detto Stato membro⁵⁷.

Tale interpretazione risulta oggi codificata (non solo dall'art. 8, par. 2 Roma I⁵⁸, ma anche) dall'art. 21, punto 1, lett. b) (i) Bruxelles I-bis⁵⁹ e – come dimostra la giurisprudenza della Corte – consente l'applicabilità del criterio di giurisdizione fondato sulla nozione in discorso ad attività lavorative eseguite in più di uno Stato membro⁶⁰, rendendo pertanto del tutto residuale l'operatività del criterio di giurisdizione della sede di assunzione del lavoratore, criterio attualmente contemplato, come noto, dall'art 21, punto 1, lett. b) (ii) Bruxelles I-bis⁶¹.

In particolare, la decisione assunta dalla Corte nel caso in commento conferma la previ-

⁵⁷ Nello stesso senso anche la decisione nel caso *Rutten* cit., ove la Corte ha precisato che il riferimento al luogo "a partire dal quale" il lavoratore ha prestato la sua attività può fondarsi (oltre che sulle circostanze enumerate in *Mulox*) anche sulla verifica che in detto luogo il lavoratore abbia trascorso la maggior parte del suo tempo lavorativo (punto 25).

⁵⁸ Per comodità di lettura, si riporta il testo integrale dell'art. 8 Roma I enfatizzando in corsivo il par. 2 di specifico interesse in questa sede: "Contratti individuali di lavoro. 1. Un contratto individuale di lavoro è disciplinato dalla legge scelta dalle parti conformemente all'articolo 3. Tuttavia, tale scelta non vale a privare il lavoratore della protezione assicurategli dalle disposizioni alle quali non è permesso derogare convenzionalmente in virtù della legge che, in mancanza di scelta, sarebbe stata applicabile a norma dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo. 2. *Nella misura in cui la legge applicabile al contratto individuale di lavoro non sia stata scelta dalle parti, il contratto è disciplinato dalla legge del paese nel quale o, in mancanza, a partire dal quale il lavoratore, in esecuzione del contratto, svolge abitualmente il suo lavoro. Il paese in cui il lavoro è abitualmente svolto non è ritenuto cambiato quando il lavoratore svolge il suo lavoro in un altro paese in modo temporaneo.* 3. Qualora la legge applicabile non possa essere determinata a norma del paragrafo 2, il contratto è disciplinato dalla legge del paese nel quale si trova la sede che ha proceduto ad assumere il lavoratore. 4. Se dall'insieme delle circostanze risulta che il contratto di lavoro presenta un collegamento più stretto con un paese diverso da quello indicato ai paragrafi 2 o 3, si applica la legge di tale diverso paese".

⁵⁹ Che parimenti si trascrive integralmente di seguito per pronto riferimento enfatizzando in corsivo la disposizione di specifico interesse in questa sede: "1. *Il datore di lavoro domiciliato in uno Stato membro può essere convenuto:* a) davanti alle autorità giurisdizionali dello Stato in cui è domiciliato; o b) *in un altro Stato membro:* i) davanti all'autorità giurisdizionale del luogo in cui o da cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività o a quello dell'ultimo luogo in cui o da cui la svolgeva abitualmente; o ii) qualora il lavoratore non svolga o non abbia svolto abitualmente la propria attività in un solo paese, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo in cui è o era situata la sede d'attività presso la quale è stato assunto. 2. Il datore di lavoro non domiciliato in uno Stato membro può essere convenuto davanti a un'autorità giurisdizionale di uno Stato membro ai sensi del paragrafo 1, lettera b).".

⁶⁰ V. ancora il punto 45 della sentenza *Koelzsch*.

⁶¹ In termini cfr. il punto 57 della sentenza in commento nonché la citata sentenza *Voogsgeerd*, punti 32-35; v. altresì Corte di giust. 12 settembre 2013, causa C-64/12 (ECLI:EU:C:2013:551), *Schlecker*, punti 31-32. In argomenti v., *ex multis*, L. CARBALLO PIÑEIRO, *International Maritime Labour Law*, Berlin-Heidelberg, 2015, pag. 103-104; S.M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giuriditario europeo*, cit., spec. pag. 201-202.

sione di alcuni autori che l'inclusione del luogo "a partire dal quale" il lavoratore adempie alle proprie obbligazioni nella nozione di "luogo di abituale svolgimento" delle stesse avrebbe consentito l'impiego di detta nozione (ai fini della determinazione della legge applicabile e – come dimostra la sentenza in esame – pure della giurisdizione competente) anche rispetto alle prestazioni professionali del personale imbarcato su voli internazionali⁶².

L'applicabilità di detta nozione – e, quindi, dello speciale criterio di giurisdizione sulla stessa fondato – a questo tipo di prestazioni non è infatti preclusa, secondo la Corte, dalla circostanza che, in ragione della natura dell'attività svolta, non sia possibile determinare "senza ambiguità" il luogo "in cui" il lavoratore svolge abitualmente la propria attività. Ciò, se risulta comunque esistente e identificabile il luogo "a partire dal quale" tale lavoratore adempiva principalmente alle sue obbligazioni nei confronti del datore di lavoro.

9. (*Segue*) *Gli "indizi" enucleati dalla Corte di giustizia per la ricerca, in concreto, del "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" degli assistenti di volo*

Alla verifica (rimessa al giudice nazionale) di quest'ultima condizione deve procedersi sulla scorta degli stessi indizi che la Corte ha enucleato, proprio tenendo conto delle "specificità dei rapporti di lavoro nel settore del trasporto", allo scopo di definire la nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" impiegata dall'art. 6 (oggi art. 8) della disciplina Roma I⁶³.

E – come visto⁶⁴ – attraverso gli indizi in questione occorre stabilire in quale Stato si trovi il luogo (i) a partire dal quale il lavoratore effettua le sue missioni di trasporto e dove (ii) ritorna dopo le sue missioni, (iii) riceve le istruzioni sulle sue missioni, (iv) organizza il suo lavoro, (v) si trovano gli strumenti lavorativi e (vi) stazionano gli aeromobili a bordo dei quali è abitualmente svolta l'attività lavorativa.

La rilevanza dei profili sopra enumerati si spiega in ragione del fatto che il criterio del "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" mira a radicare la giurisdizione nel paese in cui – considerate tutte le circostanze connotanti il caso concreto – può ritenersi situato il "centro di gravità" del rapporto di lavoro⁶⁵. È infatti il giudice del paese che – per essere sede di tutti i, o della maggior parte dei, citati indizi – presenta uno stretto o significativo collegamento con il rapporto di lavoro quello più appropriato a conoscere delle relative controversie. Ciò – oltre che per la già ricordata esigenza di "adeguata tutela" del lavoratore-parte debole – anche in ossequio ai principi di prevedibilità del foro competente, certezza del diritto e buona amministrazione della giustizia che – come noto – informano nel suo complesso il sistema UE della disciplina uniforme sulla giurisdizione dovendone, pertanto, sempre guidare l'effettivo funzionamento⁶⁶.

Da ciò discende – come chiarito dalla Corte nel caso in esame – che il paese dotato della competenza internazionale ai sensi dell'art. 21, punto 1, lett. b) (i) Bruxelles I-bis non può farsi semplicisticamente e meccanicamente coincidere con la "base di servizio" di cui all'allegato III del regolamento n. 3922/1991, che la definisce il luogo "dal quale il membro dell'equipaggio solitamente inizia e dove conclude un periodo di servizio o una serie di periodi

⁶² P. PIRODDI, *La tutela del contraente debole nel regolamento Roma I*, Padova, 2012, pag. 216 e pag. 218-219; A. STAUDINGER, *Article 8*, in F. FERRARI (ed.), *Rome I Regulation. Pocket Commentary*, Munich, 2015, spec. pag. 305-306; L. CARBALLO PIÑEIRO, *International Maritime Labour Law*, cit., pag. 105.

⁶³ Il riferimento è alle già citate sentenze *Koelzsch e Voogsgeerd*.

⁶⁴ *Supra*, par. 3.

⁶⁵ In questi termini cfr. in particolare, nella giurisprudenza comunitaria, la citata sentenza *Weber*, punto 52; in dottrina A. STAUDINGER, *Article 8*, cit., pag. 302.

⁶⁶ In questo senso cfr. le più volte menzionate sentenze *Mulox IBC*, punto 17, *Rutten*, punto 16 e *Weber*, punto 39.

di servizio e nel quale, in condizioni normali, l'operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro dell'equipaggio interessato⁶⁷. Tutt'al più – come visto⁶⁸ – la Corte ammette che a siffatto elemento possa riconoscersi un “significativo” ruolo di natura indiziaria, da intendersi nel senso che il luogo “a partire dal quale” è svolta l'attività lavorativa può ritenersi situato in uno Stato membro *diverso* da quello della “base di servizio” *solo se* tale diverso Stato risulti – alla luce di tutti gli elementi di fatto del caso concreto – *più strettamente connesso* con il rapporto di lavoro oggetto di controversia.

10. *La conferma della (ir)rilevanza della nazionalità dell'aeromobile (e della nave) ai fini della localizzazione della prestazione lavorativa del personale imbarcato*

Risulta, dunque, da quanto sopra che la Corte ha stabilito l'applicabilità del criterio di giurisdizione di cui all'art. 21, punto 1, lett. b) (i) Bruxelles I-bis anche in favore degli assistenti di volo impiegati su tratte internazionali (non ostandovi, come evidenziato, la circostanza che la loro attività sia, per definizione, prestata in più Stati membri) ma, allo stesso tempo, ha fermamente negato che l'operatività in concreto di detto criterio possa in alcun modo fondarsi sulla nazionalità dell'aeromobile e così radicare la competenza internazionale dello Stato di bandiera.

Non si tratta, in realtà, della prima volta che la Corte di giustizia rifiuta di considerare lo Stato di bandiera quale elemento di collegamento determinante per il funzionamento dei criteri di giurisdizione o delle norme di conflitto della disciplina uniforme UE di diritto internazionale privato e processuale.

È appena il caso di ricordare, in proposito, che con la sentenza *DFDS Torline*, avente ad oggetto l'interpretazione del criterio del luogo dell'evento dannoso ex art. 7, punto 2 Bruxelles I-bis (in allora, art. 5, punto 3 della convenzione del 1968) in un caso concernente i danni arrecati a una nave per effetto di un'azione sindacale, la Corte ha negato che tali danni dovessero necessariamente localizzarsi nello Stato di registrazione della nave. Ciò in quanto, secondo la Corte, tale Stato non è che *uno degli elementi* da prendere in considerazione al fine di collocare nello spazio il pregiudizio determinato dall'illecito, senza che il suo ruolo possa considerarsi decisivo⁶⁹.

E, addirittura, quando, con la più volte citata sentenza *Voogsgeerd*, la Corte ha sancito l'applicabilità del criterio del “luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa” di cui all'art. 6 (oggi art. 8) della disciplina Roma I anche rispetto a un contratto di lavoro *marittimo* eseguito in più di uno Stato membro, essa si è ben guardata dall'indicare, tra gli “indizi” utili a individuare in concreto tale luogo, la bandiera delle navi a bordo delle quali il lavoratore aveva prestato servizio.

Vi è peraltro da segnalare la posizione di coloro che, nel campo del lavoro marittimo, ritengono il sopra descritto approccio puramente fattuale e casistico applicato dalla Corte di giustizia inidoneo a soddisfare le esigenze di “adeguata tutela” del lavoratore e di prevedibilità del foro competente perseguite, come visto, dal regolamento Bruxelles I-bis.

Ciò, in particolare, a motivo del sempre più diffuso fenomeno dell'arruolamento dei marittimi effettuato per mezzo di agenti o società di *manning* che, operando per conto dell'ar-

⁶⁷ Con conferma, quindi, della posizione espressa in dottrina da A. STAUDINGER, *Article 8*, cit., pag. 305-306.

⁶⁸ V. *supra*, par. 4.

⁶⁹ Corte di giust. 5 febbraio 2004, causa C-18/02 (ECLI:EU:C:2004:74), *DFDS Torline*, spec. punto 44. Sul rilievo dello Stato della bandiera nella determinazione della giurisdizione e della legge applicabile agli illeciti marittimi v., in particolare, P. IVALDI, *Illeciti marittimi e diritto internazionale privato: per una norma ad hoc nella legge n. 218/1995?*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2015, pag. 879 ss.

matore, provvedono altresì a erogare all'equipaggio sia la retribuzione sia le istruzioni circa il luogo dove svolgere le dovute prestazioni e la gestione dei trasferimenti da e verso il porto di imbarco. Questo comporta infatti, secondo l'opinione in esame, la possibilità, per l'armatore, di sfruttare a proprio esclusivo vantaggio la testé richiamata giurisprudenza della Corte, incaricando dell'arruolamento dei marittimi agenti o società di *manning* che operano in Stati, o a partire da porti, di loro scelta e convenienza, con conseguente frustrazione dei sopra ricordati obiettivi sottesi alla speciale disciplina uniforme della giurisdizione in materia di contratti di lavoro.

Di qui, l'auspicio di alcuni che la Corte limiti il sopra descritto approccio casistico e fattuale alla sola ipotesi di marittimi realmente impiegati su più navi in diversi Stati, considerando, invece, la nave, e quindi lo Stato di bandiera, quale "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" dei marittimi che prestano il loro servizio a bordo di una sola imbarcazione⁷⁰.

Tale opinione, peraltro, riceve evidente smentita nella decisione in commento, che si pone in linea di sostanziale continuità con i citati precedenti della giurisprudenza comunitaria, potendo apparire ancor più significativa in ragione del fatto che – come sottolineato – una presa di posizione sul punto era forse non strettamente necessaria, per lo meno alla luce del tenore della questione pregiudiziale così come riportata in sentenza dalla stessa Corte.

Trova quindi conferma la posizione dell'autorevole dottrina che ha da tempo registrato la tendenza invalsa nella prassi (anche nazionale) del diritto della navigazione di svalutare e marginalizzare la legge della bandiera pure nella disciplina del cd. ordine interno della nave, inclusi dunque i rapporti di lavoro marittimo, in favore dell'applicazione della legge del diverso Stato che – alla luce di tutte le circostanze connotanti il caso concreto – risulti più strettamente collegato con il rapporto volta a volta in considerazione⁷¹.

All'origine di questa tendenza vi è il fenomeno delle cd. "bandiere ombra" o "bandiere di convenienza", con il quale – come noto – si fa comunemente riferimento all'intervenuta sostituzione del collegamento socio-economico tra la nave e lo Stato di bandiera con quello, di mera convenienza economica, funzionale a investimenti stranieri a condizioni particolarmente vantaggiose. Tale fenomeno è favorito dagli Stati che prescrivono requisiti estremamente tenui per l'immatricolazione nei loro registri nazionali, concedendo la propria nazionalità anche a navi sfornite di qualunque significativo legame socio-economico con il loro ordinamento giuridico. Si attua, in tal modo, una politica di *open registry* unita a condizioni fiscali particolarmente favorevoli e sostanzialmente finalizzata ad attirare capitali stranieri incentivando investimenti esteri nell'ambito della loro "*jurisdiction*", attraverso una maggiore redditività alla nave⁷².

⁷⁰ L. CARBALLO PIÑEIRO, *International Maritime Labour Law*, cit., pag. 107-108. È appena il caso di precisare che il termine "imbarcazione" di cui al testo viene usato in senso chiaramente atecnico rispetto alla definizione che, come noto, ne offre il cd. codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005 n. 171, recentemente modificato e integrato dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

⁷¹ S.M. CARBONE, *Dallo Stato della nazionalità della nave allo Stato di radicamento territoriale non occupazione della nave nella disciplina del lavoro marittimo*, in questa *Rivista*, 2009, pag. 81 ss., spec. pag. 83.

⁷² Così, testualmente, ancora S.M. CARBONE, *op. loc. ult. cit.* Nello stesso senso ID., *La legge ed il regime previdenziale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo nella U.E.*, in questa *Rivista*, 2015, pag. 52 ss., dove si precisa che la tendenza in questione risale all'esperienza statunitense degli inizi del XX secolo e se ne descrive la successiva, progressiva estensione agli ordinamenti di *civil law* francese e italiano. La dottrina in materia di "bandiere ombra" è, come noto, sterminata. Ci si limita, pertanto, a richiamare – oltre che S.M. CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970 e ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982 – S. ZUNARELLI, *Bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà di navigazione e di commer-*

Nella sentenza in commento, per vero, la Corte non ha fatto esplicita menzione di tale fenomeno quale spiegazione della ritenuta irrilevanza della nazionalità dell'aeromobile. Vi è, tuttavia, un passo del ragionamento della Corte dal quale sembra logico inferire che detta irrilevanza si fondi proprio su questo motivo.

Il riferimento è, in particolare, al punto della sentenza in cui la Corte ricorda che l'utilità dei sopra richiamati "indizi" volti a identificare il "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" è dovuta alla circostanza che essi individuano elementi caratterizzanti la *realtà* dell'attività lavorativa medesima. In virtù di tale loro prerogativa, gli indizi in parola consentono, da un lato, di localizzare il già menzionato "centro di gravità" del rapporto di lavoro a garanzia, tra l'altro, di "adeguata tutela" del dipendente-parte debole; dall'altro lato e in tal modo, di evitare la strumentalizzazione della nozione di "luogo di abituale svolgimento" della prestazione di lavoro (e, quindi, del criterio di giurisdizione o della norma di conflitto fondati su tale nozione) o il suo asservimento a strategie di elusione⁷³.

La circostanza che la nazionalità dell'aeromobile (e quindi lo Stato di cui esso batte bandiera), non solo non possa farsi coincidere con il "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa", ma sia addirittura inidonea a funzionare quale mero indizio per l'identificazione di tale luogo porta a ritenere che la Corte (*i*) consideri il legame tra Stato di bandiera e aeromobile analogo a quello, sopra ricordato, sottostante al fenomeno delle "bandiere ombra" o "di convenienza" delle navi, quindi estremamente tenue e comunque di per sé non espressivo di alcun reale ed effettivo collegamento di tipo socio-economico capace di improntare il *rapporto di lavoro* dell'equipaggio; (*ii*) abbia (implicitamente) fondato proprio su tale tenuità di collegamento la più volte ricordata affermazione dell'assoluta irrilevanza dello Stato di bandiera ai fini della determinazione della giurisdizione *ex art. 21*, punto 1, lett. b) (i) Bruxelles I-bis.

CHIARA TUO

*Ricercatore in Diritto dell'Unione europea
presso l'Università di Genova*

cio marittimo, in questa *Rivista*, 1980, pag. 400 ss.; ID., *La Convenzione di Ginevra sulle condizioni per la registrazione delle navi*, *ibidem*, 1986, pag. 853 ss.; G. PESCATORE, *Nave*, voce in *Enc. Dir.*, XX, Roma, 1990, pag. 11 ss.; G. RIGHETTI, *Nazionalità della nave*, in *Dig. Disc. Priv. Sez. comm.*, X, Torino, 1994, pag. 233 ss.; R. POLLASTRINI, *Le bandiere ombra come minaccia alla "security" marittima*, in *Sicurezza marittima – Un impegno comune*, Taranto, 2005, pag. 321 ss.; A. MASUTTI, *Genuine link e bandiere ombra*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Milano, 2007, pag. 417 ss.

⁷³ Punto 62 della sentenza in commento.

ISSN 0012-348x