

CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA – SEZIONE II
14 SETTEMBRE 2017, CAUSE RIUNITE C-168/16 E C-169/16 *

Pres. M. Ilešič, Rel. C. Toader

*Sandra Nogueira, Victor Perez-Ortega, Virginie Mauguit, Maria Sanchez-Odoherty, José Sanchez-Navarro c. Crewlink Ireland Ltd (C-168/16) e Miguel José Moreno Osacar
c. Ryanair Designated Activity Company, già Ryanair Ltd (C-169/16)*

Competenza giurisdizionale – Controversie in materia di lavoro – Lavoro a bordo dell'aeromobile – Nozione di «luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività» ai sensi dell'art. 19, punto 2, lett. a), del regolamento (CE) n. 44/2001 – Nozione di «base di servizio», ai sensi dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91

L'art. 19, punto 2, lett. a), del regolamento (CE) n. 44/2001, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, deve essere interpretato nel senso che, al fine di determinare la competenza del giudice adito nel ricorso presentato da un membro del personale di volo di una compagnia aerea (o messo a sua disposizione), 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, in materia di armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile, modificato dal regolamento (CE) n. 1899/2006. Nonostante ciò la nozione di «base di servizio» costituisce indizio significativo per determinare il «luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività».

LA DECISIONE:

Le controversie in esame vertono sull'interpretazione dell'art. 19, punto 2, lett. a), del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, con-

* Per il testo integrale della sentenza, tratto dal sito ufficiale della Corte di Giustizia UE, v. www.giureta.unipa.it/osservatorio/Corte_UE_C168-169_16_2017.pdf.

La sentenza è stata osservata da Francesca Dell'Osa, studentessa della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Teramo, con la collaborazione e l'intervento della dott.ssa Giuseppina Rosato, Dottoranda di ricerca in Scienze giuridiche nell'Università di Sassari.



cernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹ (in prosieguo: il «regolamento Bruxelles I»).

Nella causa C-168/16 la sig.ra Sandra Nogueira, il sig. Victor Perez-Ortega, le sig.re Virginie Manguit, Maria SanchezOdogherty, il sig. José Sanchez-Navarro (in prosieguo, congiuntamente, la «sig.ra Nogueira e a.») si contrapponevano alla Crewlink Ireland Ltd (in prosieguo: la «Crewlink») e, nella causa C-169/16, il sig. Miguel José Moreno Osacar citava in giudizio la Ryanair Designated Activity Company, già Ryanair Ltd (in prosieguo: la «Ryanair»).

Entrambi i procedimenti avevano ad oggetto le condizioni di esecuzione e di risoluzione dei contratti individuali di lavoro dei ricorrenti, oltre alla competenza dei giudici belgi a conoscere di tali controversie.

Anche se con l'intento di non eccedere nella ricostruzione della parte in fatto, sembra doveroso, al fine di meglio comprendere la decisione dei giudici europei, procedere ad una breve ricostruzione degli elementi posti alla base dei due procedimenti principali.

Ebbene, nella causa C-168/16 i ricorrenti, che hanno cittadinanza portoghese, spagnola o belga, erano stati dipendenti della società Crewlink persona giuridica con sede in Irlanda. I loro contratti di lavoro prevedevano: che le retribuzioni sarebbero state versate su un conto bancario irlandese, che i lavoratori sarebbero stati impiegati dalla Crewlink e distaccati come personale di cabina presso la Ryanair.

Inoltre questi contratti, redatti in lingua inglese, precisavano che le prestazioni lavorative erano soggette al diritto irlandese e che i giudici di tale Stato membro sarebbero stati competenti a conoscere di tutte le controversie attinenti all'esecuzione o alla risoluzione dei rapporti di lavoro.

Nonostante ciò i lavoratori hanno adito il Tribunale del lavoro di Charleroi (Belgio), per ottenere il pagamento delle indennità ritenute di spettanza in ragione della conclusione dei relativi contratti di lavoro, ma i giudici belgi si sono dichiarati incompetenti.

La Corte del lavoro di Mons, cui i ricorrenti avevano interposto appello, prima ha sottolineato come in questi contratti fosse indicato: che gli aeromobili sono registrati in Irlanda; che la sede di lavoro è in Irlanda, proprio perché l'attività lavorativa si svolge su aeromobili registrati in Irlanda; che l'aeroporto di Charleroi è la «base di servizio» («*home base*») dei lavoratori e che ciascuno di essi deve risiedere ad un'ora di tragitto dalla base alla quale è assegnato.

¹ Il regolamento (CE) n. 44/2001, ad oggi, non è più in vigore, in quanto abrogato e sostituito dal regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (c.d. regolamento Bruxelles I bis).

Successivamente lo stesso giudice ha elencato una serie di fatti pertinenti, ossia: che sebbene il contratto di lavoro conferisse al datore la possibilità di decidere di trasferire il dipendente in un altro aeroporto, è pacifico, nel caso di specie, che l'unica base di servizio della Crewlink è stata l'aeroporto di Charleroi; che ciascuno dei lavoratori iniziava la propria giornata lavorativa all'aeroporto di Charleroi e ritornava sistematicamente alla propria base al termine di ogni giornata lavorativa; che a ciascuno di essi è successo di dover restare reperibile presso l'aeroporto di Charleroi al fine di sostituire un membro del personale eventualmente assente; che i contratti di lavoro obbligavano i lavoratori a rispettare la politica di sicurezza aerea praticata dalla Ryanair; che la presenza di un locale comune alla Ryanair e alla Crewlink presso l'aeroporto di Charleroi, nonché l'esercizio del potere disciplinare dei dirigenti Ryanair nei confronti del personale messo a disposizione dalla Crewlink dimostrerebbe sufficientemente l'esistenza di una comunità di lavoro tra il personale delle due società.

Anche il sig. Moreno Osacar, dopo le sue dimissioni, ha convenuto la Ryanair dinanzi al Tribunale del lavoro di Charleroi, per ottenere la condanna del suo ex-datore a versargli le indennità derivanti dal contratto di lavoro.

Parallelamente dalla seconda controversia emergeva che: il sig. Moreno Osacar aveva stipulato, in Spagna, un contratto di lavoro con la Ryanair, compagnia aerea con sede legale in Irlanda; il contratto, era redatto in lingua inglese, e a norma di questo si prevedeva la competenza dei giudici irlandesi a conoscere di eventuali controversie tra le parti in relazione all'esecuzione e alla risoluzione dello stesso; il contratto era disciplinato dalla normativa irlandese; le prestazioni di lavoro del sig. Moreno Osacar, in qualità di personale di cabina, si consideravano effettuate in Irlanda, atteso che le sue funzioni erano esercitate a bordo di aerei immatricolati in tale Stato membro, ed appartenenti a tale compagnia aerea; che l'aeroporto di Charleroi sarebbe stata la «base di servizio»; che il lavoratore avrebbe dovuto risiedere ad un'ora di tragitto dalla base alla quale era assegnato.

In entrambi i procedimenti la Ryanair ha contestato la competenza dei giudici belgi, sostenendo l'esistenza di un legame stretto e concreto tra la controversia in questione ed i giudici irlandesi.

Infatti, secondo la compagnia aerea, oltre alla clausola di elezione del foro, e quella che designa il diritto irlandese come legge applicabile, il sig. Moreno Osacar è stato soggetto alla normativa irlandese in materia fiscale e di sicurezza sociale, ha eseguito il suo contratto di lavoro a bordo di aerei immatricolati in Irlanda e sottoposti alla legislazione di tale Stato membro e, sebbene abbia egli sottoscritto il proprio contratto di lavoro in Spagna, lo stesso accordo si sarebbe perfezionato solo una volta sottoscritto dalla Ryanair presso la sua sede legale in Irlanda.

Il Tribunale del lavoro di Charleroi, anche in questa seconda vicenda, ha declinato la propria competenza, motivo per cui il sig. Moreno Osacar ha proposto appello alla Corte del lavoro di Mons, che, come per la causa C-168/16, evidenziare gli accertamenti di fatto, ossia: che il dipendente iniziava le sue giornate lavorative all'aeroporto di Charleroi e le concludeva nel medesimo luogo e che egli talvolta rimaneva reperibile essendovi obbligato al fine di sostituire un membro del personale eventualmente assente.

Ciò posto sembra si possa affermare che le due vicende si fondano sulle medesime questioni, che possono essere così semplificate.

Le due società convenute in giudizio risultano entrambe avere sede legale in Irlanda, tuttavia non tutti i contratti erano stati stipulati in tale Stato; il contratto del sig. Osacar indicava espressamente l'aeroporto di Charleroi come «base di servizio» e richiedeva dunque che quest'ultimo risiedesse ad un'ora di tragitto da tale base; stesso discorso valga per i contratti della sig. Nogueira e a., benché per essi la compagnia si era riservata la possibilità di trasferire i lavoratori in un altro aeroporto; i contratti di tutti i lavoratori prevedevano inoltre che le prestazioni lavorative dovessero considerarsi effettuate in Irlanda, poiché gli stessi esplicitavano le loro mansioni a bordo di aeromobili registrati in tale Stato; i contratti di lavoro prevedevano una clausola di elezione del foro che attribuiva ai giudici irlandesi la competenza giurisdizionale circa eventuali controversie sorte in relazione all'esecuzione e alla risoluzione dei contratti stessi; i lavoratori, ritenendo che i rispettivi datori di lavoro fossero tenuti a rispettare ed applicare le disposizioni della normativa belga, e reputando che fossero dunque i giudici belgi competenti a statuire su tali domande, hanno convenuto le due compagnie dinanzi al Tribunale del lavoro di Charleroi, per ottenere la condanna delle stesse al versamento delle spettanti indennità lavorative; al contrario le due compagnie aeree hanno rivendicato la competenza dei giudici irlandesi; in entrambi i casi il Tribunale del lavoro di Charleroi ha dichiarato che i giudici belgi non fossero competenti a conoscere delle domande; i ricorrenti hanno allora interposto appello avverso tale sentenza dinnanzi alla Corte del lavoro di Mons.

A questo punto non resta che dare atto del fatto che il presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea decise di riunire le cause C-168/16 e C-169/16 per rispondere alla medesima questione pregiudiziale posta dalla Corte del lavoro belga, ossia «Se, tenuto conto: – delle esigenze di prevedibilità delle soluzioni e di certezza del diritto che hanno ispirato l'adozione delle norme in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, come sancite dalla Convenzione del 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, come modificata dalle convenzioni successive relative all'adesione dei nuovi Stati

membri a tale convenzione, nonché dal regolamento Bruxelles I; – delle particolarità legate al settore della navigazione aerea europea, nell'ambito del quale il personale di volo delle compagnie aeree aventi sede legale in un determinato Stato dell'Unione sorvola quotidianamente il territorio dell'Unione europea a partire da una base di servizio che può essere situata, come nel caso di specie, in un altro Stato dell'Unione; – delle specificità inerenti alla presente controversia, quali descritte nella motivazione della domanda di pronuncia pregiudiziale; – del criterio dedotto dalla nozione di “base di servizio”, come definita nell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91, utilizzato dal regolamento (CE) n. 883/2004 per determinare la legislazione di sicurezza sociale applicabile ai membri degli equipaggi di condotta e di cabina a partire dal 28 giugno 2012; – degli insegnamenti desunti dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, secondo le sentenze citate nella motivazione della presente decisione, la nozione di “luogo abituale di esecuzione del contratto di lavoro”, quale contemplata dall'art. 19, punto 2, del regolamento Bruxelles I, non può essere interpretata nel senso che è equiparabile a quella di “base di servizio” definita nell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 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 di servizio e nel quale, in condizioni normali, l'operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio interessato”, e ciò al fine di determinare lo Stato contraente (e, pertanto, la sua giurisdizione) sul territorio del quale un lavoratore svolge abitualmente il suo lavoro, quando tale lavoratore è impiegato come membro del personale di volo di una compagnia soggetta al diritto di uno dei paesi dell'Unione che effettua il trasporto aereo internazionale di passeggeri sull'insieme del territorio dell'Unione europea, dal momento che questo criterio di collegamento, dedotto da quello di “base di servizio” intesa come “centro effettivo del rapporto di lavoro” in quanto il lavoratore sistematicamente vi inizia e vi conclude la propria giornata lavorativa, vi organizza il proprio lavoro quotidiano e in prossimità della quale ha stabilito la propria effettiva residenza durante il periodo dei rapporti contrattuali, è quello che presenta, allo stesso tempo, il legame più stretto con uno Stato contraente e assicura la tutela più adeguata alla parte contraente più debole».

Per dare risposta alla questione pregiudiziale la Corte europea ha argomentato a partire dalla circostanza secondo cui l'interpretazione delle disposizioni della Convenzione del 27 settembre 1968, concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (in prosieguo: la «convenzione di Bruxelles»), è valida ed utilizzabile anche per le norme del regolamento del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio (Bruxelles I), qualora le disposizioni di tali atti possano essere qualificate come equivalenti.

A tal proposito si fa rilevare che, sebbene la versione iniziale della Convenzione non contenesse disposizioni specifiche per il contratto di lavoro, l'art. 19, punto 2, del regolamento Bruxelles I è redatto in termini quasi identici a quelli dell'art. 5, punto 1, secondo e terzo periodo, di tale Convenzione nella sua versione risultante dalla Convenzione 89/535/CEE, relativa all'adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese alla Convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché al protocollo relativo alla sua interpretazione da parte della Corte di giustizia, con gli adattamenti derivanti dalla Convenzione relativa all'adesione del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord e dalla Convenzione relativa all'adesione della Repubblica ellenica, cosicché, conformemente alla giurisprudenza rammentata al punto precedente, è necessario assicurare la continuità nell'interpretazione di tali atti.

In più, relativamente all'art. 5, punto 1, seconda parte del periodo, della Convenzione di Bruxelles, concernente il contratto individuale di lavoro, la Corte di giustizia ha ritenuto di dover interpretare la norma in parola basandosi sul sistema e sugli obiettivi della Convenzione stessa.

Infatti secondo i giudici europei solo mediante una interpretazione autonoma si può «garantire l'applicazione uniforme di detta convenzione, che mira, segnatamente, ad unificare le norme in materia di competenza dei giudici degli Stati contraenti, evitando, nei limiti del possibile, la molteplicità dei criteri di competenza giurisdizionale relativamente al medesimo rapporto giuridico, ed a potenziare la tutela giuridica delle persone residenti nella Comunità, 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'argomentazione appena riportata la Corte europea ha sostenuto di dover applicare il requisito dell'interpretazione autonoma anche all'art. 19, punto 2, del regolamento Bruxelles I.

Quanto alle controversie in materia di lavoro, la Corte di giustizia ha evidenziato che il capo II, sezione 5, del regolamento Bruxelles I enuncia una serie di norme che perseguono lo scopo di tutelare la parte contraente più debole con norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi, consentendo al lavoratore di «convenire il suo datore di lavoro dinanzi al giudice che egli considera più vicino ai propri interessi, riconoscendogli la legittimazione ad agire dinanzi ai giudici dello Stato membro nel quale il datore di lavoro ha il suo domicilio o dinanzi al giudice del luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività o, qualora tale attività non sia svolta in un solo paese, dinanzi al giudice del luogo in cui è situata la sede d'attività presso la quale il lavoratore è stato assunto». Inoltre le norme in esame limitano «la possibilità di scelta del

foro da parte del datore di lavoro che agisce contro il lavoratore nonché la possibilità di derogare alle norme sulla competenza sancite da detto regolamento».

D'altro canto il contenuto dell'art. 21 del regolamento Bruxelles I, che limita la possibilità per le parti di un contratto di lavoro di concludere un accordo attributivo di competenza non può essere inteso «nel senso che una clausola attributiva di competenza potrebbe applicarsi in modo esclusivo e impedire, in tal modo, al lavoratore di adire i giudici che sono competenti a titolo degli articoli 18 e 19 del regolamento Bruxelles I».

In ultima analisi la Corte europea rileva che l'interpretazione autonoma dell'art. 19, punto 2, del regolamento Bruxelles I non osta a che si tenga conto delle disposizioni corrispondenti contenute nella Convenzione di Roma, volta anch'essa a perseguire, nell'ambito del diritto internazionale privato, l'opera di unificazione giuridica già intrapresa nell'Unione in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle sentenze, tanto che la convenzione di Roma è già stata interpretata alla luce delle disposizioni della Convenzione di Bruxelles relative al contratto individuale di lavoro.

Infatti, in passato, la giurisprudenza europea ha chiarito che per la determinazione della nozione di «luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività», ai sensi dell'articolo 19, punto 2, lettera a), del regolamento Bruxelles I, il criterio dello Stato membro in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività deve essere interpretato in senso ampio.

Pertanto se il contratto di lavoro viene eseguito sul territorio di più Stati contraenti, in assenza di un centro effettivo delle attività professionali del lavoratore, la Corte ha statuito che la nozione di cui all'art. 5, punto 1 della Convenzione di Bruxelles coincide con il luogo nel quale, o a partire dal quale, il lavoratore di fatto adempie la parte più importante delle sue obbligazioni nei confronti del datore di lavoro, di conseguenza la nozione di «luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività», sancita all'art. 19, punto 2, lett. a), del regolamento Bruxelles I, deve essere interpretata come relativa al luogo nel quale, o a partire dal quale, il lavoratore di fatto adempie la parte più importante delle sue obbligazioni nei confronti del datore di lavoro.

Ad ogni modo, ha chiarito la Corte europea che i giudici nazionali, ove non si riesca a determinare univocamente «luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività», devono verificare la propria competenza individuando il «luogo a partire dal quale» il lavoratore adempiva principalmente le sue obbligazioni nei confronti del suo datore di lavoro.

Per tale operazione, i giudici degli Stati membri, in considerazione delle specificità rinvenibili nei rapporti di lavoro nel settore del trasporto, hanno a disposizione alcuni indizi, per cui: si ritiene utile stabilire in quale Stato si trovi il lo-

go a partire dal quale il lavoratore effettua le sue missioni di trasporto, dove ritorna dopo le sue missioni, riceve le istruzioni sulle sue missioni e organizza il suo lavoro, nonché il luogo in cui si trovano gli strumenti lavorativi.

Ne deriva che, in circostanze come quelle di cui ai procedimenti principali, occorre tener conto del luogo in cui sono stazionati gli aerei a bordo dei quali si svolge abitualmente l'attività lavorativa dei ricorrenti.

Eppure secondo la Corte europea, per quanto riguarda il personale di volo di una compagnia aerea, o messo a sua disposizione, tale nozione non può essere equiparata alla nozione di «base di servizio», ai sensi dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 perché il regolamento Bruxelles I non vi fa riferimento e non ne persegue i medesimi obiettivi, posto che il regolamento (CEE) n. 3922/91 è diretto ad armonizzare regole tecniche e procedure amministrative nel settore della sicurezza dell'aviazione civile.

Inoltre la natura autonoma della nozione di «luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività» non può essere rimessa in discussione dal riferimento alla nozione di «base di servizio», contenuta nel testo del regolamento (CE) n. 883/2004, perché anch'esso persegue una differente finalità, ossia quella di «contribuire al miglioramento del loro livello di vita e delle loro condizioni d'occupazione».

Nonostante ciò la nozione di «base di servizio» può servire come indizio per determinare il luogo a partire dal quale i lavoratori svolgono abitualmente la loro attività, e, pertanto, la competenza del giudice che potrà conoscere di un ricorso presentato dai lavoratori medesimi ai sensi dell'art. 19, punto 2, lett. a), del regolamento Bruxelles I.

Detto questo la Corte di giustizia si è preoccupata di chiarire anche il riferimento alla disciplina uniforme, evidenziando che la nozione di luogo nel quale o a partire dal quale il lavoratore svolge abitualmente la propria attività, non è equiparabile ad alcuna altra nozione, anche relativamente alla «nazionalità» degli aeromobili, menzionata nell'art. 17 della convenzione di Chicago.

Dalla complessa argomentazione operata dai giudici europei, e che qui si è tentato di semplificare, deriva che «l'art. 19, punto 2, lett. a), del regolamento Bruxelles I 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», ai sensi di tale disposizione, non è equiparabile a quella di «base di servizio», ai sensi dell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91. Ad ogni modo «La nozione di «base di servizio» costituisce nondimeno un indizio significativo per determinare «il luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività»».

NORMATIVA DI RIFERIMENTO:

Normativa internazionale:

Articolo 17 della Convenzione di Chicago

«Gli aeromobili hanno la nazionalità dello Stato sul registro del quale sono immatricolati».

Preambolo della Convenzione di Roma del 1980

«Le Alte parti contraenti del trattato che istituisce la Comunità economica europea, sollecite di continuare, nel campo del diritto internazionale privato, l'opera di unificazione giuridica già intrapresa nella Comunità, in particolare in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle sentenze, desiderose d'adoptare delle regole uniformi concernenti la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, hanno convenuto (...)».

Normativa europea:

Considerando 19 del regolamento (CE) n. 44/2001

«È opportuno garantire la continuità tra la convenzione di Bruxelles e il presente regolamento e a tal fine occorre prevedere adeguate disposizioni transitorie. La stessa continuità deve caratterizzare altresì l'interpretazione delle disposizioni della convenzione di Bruxelles ad opera della Corte di giustizia delle Comunità europee e il protocollo del 1971 dovrebbe continuare ad applicarsi ugualmente ai procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento».

Art. 18, par. 1, del regolamento (CE) n. 44/2001

«1. Salvi l'articolo 4 e l'articolo 5, punto 5, la competenza in materia di contratti individuali di lavoro è disciplinata dalla presente sezione».

Art. 19, del regolamento (CE) n. 44/2001

«Il datore di lavoro domiciliato nel territorio di uno Stato membro può essere convenuto: 1) davanti ai giudici dello Stato membro in cui è domiciliato o 2) in un altro Stato membro: a) davanti al giudice del luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività o a quello dell'ultimo luogo in cui la svolgeva abitualmente, o b) qualora il lavoratore non svolga o non abbia svolto abitualmente la propria attività in un solo paese, davanti al giudice del luogo in cui è o

era situata la sede d'attività presso la quale è stato assunto».

Art. 21, del regolamento (CE) n. 44/2001

«Le disposizioni della presente sezione possono essere derogate solo da una convenzione: 1) posteriore al sorgere della controversia, o 2) che consenta al lavoratore di adire un giudice diverso da quelli indicati nella presente sezione».

Art. 1, del regolamento (CEE) n. 3922/1991 (come modificato dal regolamento (CE) n. 1899/2006)

«1. Il presente regolamento concerne l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, quali figurano nell'allegato II, in particolare per quanto riguarda:

- la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione degli aeromobili;
- le persone ed organismi interessati a tali attività».

Allegato III, capo Q, punto 3.1, del regolamento (CEE) n. 3922/1991 (prima dell'abrogazione dello stesso mediante il regolamento (CE) n. 216/2008)

«L'operatore designa una base di servizio per ogni membro dell'equipaggio».

Allegato III, capo Q, punto 1.7, del regolamento (CEE) n. n. 3922/1991 (prima dell'abrogazione dello stesso mediante il regolamento (CE) n. 216/2008)

«base di servizio»

«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».

Considerando 18 del regolamento (CE) n. 883/2004 (come modificato dal regolamento (UE) n. 465/2012)

«Nell'allegato III del regolamento (CE) n. 3922/1991 il concetto di "base di servizio" per gli equipaggi di condotta e di cabina è definito 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 di servizio e nel quale, in condizioni normali, l'operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio interessato. Al fine di facilitare l'applicazione del titolo II del presente regolamento agli equipaggi di condotta e di cabina, è giustificato utilizzare il concetto di "base di servizio" come il criterio per determinare la normativa applicabile agli equipaggi di con-

dotta e di cabina. Tuttavia, la legislazione applicabile agli equipaggi di condotta e di cabina dovrebbe restare stabile e il principio della “base di servizio” non dovrebbe condurre a modifiche frequenti della legislazione applicabile a causa dei modelli di organizzazione del lavoro in questo settore o delle domande stagionali».

Art. 11, del regolamento (CE) n. 883/2004

«1. Le persone alle quali si applica il presente regolamento sono soggette alla legislazione di un singolo Stato membro. Tale legislazione è determinata a norma del presente titolo.

2. Ai fini dell'applicazione del presente titolo, le persone che ricevono una prestazione in denaro a motivo o in conseguenza di un'attività subordinata o di un'attività lavorativa autonoma sono considerate come se esercitassero tale attività. Ciò non si applica alle pensioni di invalidità, di vecchiaia o di reversibilità né alle rendite per infortunio sul lavoro, malattie professionali, né alle prestazioni in denaro per malattia che contemplano cure di durata illimitata.

3. Fatti salvi gli articoli da 12 a 16:

- a) una persona che esercita un'attività subordinata o autonoma in uno Stato membro è soggetta alla legislazione di tale Stato membro;
- b) un pubblico dipendente è soggetto alla legislazione dello Stato membro al quale appartiene l'amministrazione da cui egli dipende;
- c) una persona che riceva indennità di disoccupazione a norma dell'articolo 65 in base alla legislazione dello Stato membro di residenza è soggetta alla legislazione di detto Stato membro;
- d) una persona chiamata o richiamata alle armi o al servizio civile in uno Stato membro è soggetta alla legislazione di tale Stato membro;
- e) qualsiasi altra persona che non rientri nelle categorie di cui alle lettere da a) a d) è soggetta alla legislazione dello Stato membro di residenza, fatte salve le altre disposizioni del presente regolamento che le garantiscono l'erogazione di prestazioni in virtù della legislazione di uno o più altri Stati membri.

4. Ai fini del presente titolo, un'attività subordinata o autonoma svolta normalmente a bordo di una nave che batte bandiera di uno Stato membro è considerata un'attività svolta in tale Stato membro. Tuttavia, la persona che esercita un'attività subordinata a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro e che è retribuita per tale attività da un'impresa con sede o da una persona domiciliata in un altro Stato membro, è soggetta alla legislazione di quest'ultimo Stato membro, se risiede in tale Stato. L'impresa o la persona che versa la retribuzione è considerata datore di lavoro ai fini dell'applicazione di tale legislazione.

5. Un'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»².

BIBLIOGRAFIA MINIMA:

1. G. Biagioni, *La connessione attributiva di giurisdizione nel regolamento Ce n. 44/2011*, Padova, 2011;
2. S.M. Carbone, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Da Bruxelles I al regolamento Ce n. 805/2004*, Torino, 2006;
3. S.M. Carbone, C.E. Tuo, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale – Il regolamento Ue n. 1215/2012*, VII, Torino, 2016;
4. M. Cottone, *Sulla interpretazione del concetto di «place of business» del vettore, quale criterio di individuazione del foro competente nella disciplina uniforme del trasporto aereo*, in questa *Rivista*, V, 2007; D. Gaeta, *Il lavoro della gente dell'aria*, Milano, 1984;
5. D. Diverio, *Dalla Corte di Giustizia un'importante precisazione sulla giurisdizione nelle controversie di lavoro relative al personale di cabina*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2017, 872;
6. P. Franzina, *Regolamento «Bruxelles I»*, in R. Baratta (a cura di), *Diritto internazionale privato*, Milano, 2010, 340;
7. C. Golda, *Autonomia e originalità del rapporto di lavoro del personale di volo*, in *Dir. mar.*, 1994, 1063;
8. G. Mastrandrea, L. Tullio, *Internazionalizzazione degli equipaggi e legge applicabile ai rapporti di lavoro*, in *Dir. mar.*, 2006, 668;
9. L. Menghini, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, in A. Cicu, F. Messineo (diretto da), L. Mengoni (continuato da), *Trattato di diritto civile e commerciale*, XXVII, Milano, 1996, 220;
10. F. Mosconi, *La giurisdizione in materia di lavoro nel regolamento (CE)*

² A tal proposito, secondo la Corte di giustizia dell'Unione europea, «L'articolo 3 del regolamento n. 465/2012 precisa che il paragrafo 5 dell'articolo 11 del regolamento n. 883/2004 entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Poiché detta pubblicazione è avvenuta l'8 giugno 2012, le modifiche apportate da tale regolamento non sono conseguentemente applicabili, *ratione temporis*, alle controversie nei procedimenti principali».

- 44/2001, in *Riv. dir. internaz. priv. e process.*, 2003, 5;
11. F. Salerno, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel regolamento (Ce) n. 44/2001 (la revisione della convenzione di Bruxelles del 1968)*, Padova, 2006;
 12. F. Salerno, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel regolamento (UE) n. 1215/2012 (Rifusione)*, Padova, 2012.