

- 3) L'articolo 30 del regolamento n. 44/2001 dev'essere interpretato nel senso che, quando un soggetto presenta una denuncia con costituzione di parte civile presso un giudice istruttore mediante deposito di un atto che, in base al diritto nazionale applicabile, non deve essere notificato o comunicato prima del deposito, la data che deve essere presa in considerazione perché detto giudice si possa considerare adito è quella in cui la denuncia è stata depositata.

<sup>(1)</sup> GU C 34 del 2.2.2015.

**Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 21 ottobre 2015 (domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Varhoven kasatsionen sad — Bulgaria) — Vasilka Ivanova Gogova/Ilia Dimitrov Iliev**

(Causa C-215/15) <sup>(1)</sup>

**(Rinvio pregiudiziale — Cooperazione giudiziaria in materia civile — Competenza, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale — Regolamento (CE) n. 2201/2003 — Sfera di applicazione — Articolo 1, paragrafo 1, lettera b) — Attribuzione, esercizio, delega, revoca totale o parziale della responsabilità genitoriale — Articolo 2 — Nozione di «responsabilità genitoriale» — Controversia tra i genitori in merito agli spostamenti del figlio minore ed al rilascio di un passaporto al medesimo — Proroga di competenza — Articolo 12 — Presupposti — Accettazione della competenza del giudice adito — Contumacia della controparte — Mancata contestazione della competenza giurisdizionale da parte del mandatario della controparte nominato d'ufficio dal giudice adito)**

(2015/C 414/14)

Lingua processuale: il bulgaro

#### **Giudice del rinvio**

Varhoven kasatsionen sad

#### **Parti**

Ricorrente: Vasilka Ivanova Gogova

Resistente: Ilia Dimitrov Iliev

#### **Dispositivo**

- 1) L'azione con cui uno dei genitori chieda al giudice di sopperire al mancato consenso dell'altro genitore agli spostamenti del figlio minore al di fuori dello Stato membro di residenza del medesimo ed al rilascio di un passaporto a nome del minore stesso ricade nella sfera di applicazione ratione materiae del regolamento n. 2201/2003 del Consiglio, del 27 novembre 2003, relativo alla competenza, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale, che abroga il regolamento (CE) n. 1347/2000, e ciò sebbene l'emananda decisione in esito a tale azione debba essere poi presa in considerazione dalle autorità dello Stato membro di cui il minore stesso sia cittadino nell'ambito del procedimento amministrativo relativo al rilascio del passaporto.

- 2) L'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 2201/2003 dev'essere interpretato nel senso che non può ritenersi che la competenza giurisdizionale del giudice adito a conoscere di una domanda in materia di responsabilità genitoriale sia stata «accettata espressamente o in qualsiasi altro modo univoco da tutte le parti al procedimento», ai sensi di tale disposizione, in base al solo rilievo che il mandatario ad litem rappresentante della controparte citata in giudizio, nominato d'ufficio dal giudice stesso a fronte dell'impossibilità di notificare alla controparte medesima l'atto introduttivo del giudizio, non abbia exceptio il difetto di giurisdizione di detto giudice.

(<sup>1</sup>) GU C 236 del 20.7.2015.

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Obvodní soud pro Prahu 6 (Repubblica Ceca) il 26 giugno 2015 — Marcela Pešková, Jiří Peška/Travel Service a.s.**

**(Causa C-315/15)**

(2015/C 414/15)

Lingua processuale: il ceco

**Giudice del rinvio**

Obvodní soud pro Prahu 6

**Parti**

Ricorrenti: Marcela Pešková, Jiří Peška

Convenuta: Travel Service a.s.

**Questioni pregiudiziali**

- 1) Se la collisione di un aeromobile con un volatile costituisca un evento ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008 della Corte di giustizia dell'Unione europea [nella causa] C-549/07 [EU:C:2008:771] (in prosieguo: la «sentenza Wallentin-Hermann»), o costituisca una circostanza eccezionale ai sensi del considerando 14 del preambolo del regolamento (CE) n. 261/2004 (<sup>1</sup>) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (<sup>2</sup>) (in prosieguo: il «regolamento»), o [se una collisione siffatta] non rientri in nessuna delle nozioni di cui sopra.
- 2) Ove la collisione di un aeromobile con un volatile costituisca una circostanza eccezionale ai sensi del considerando 14 del regolamento, se il vettore aereo possa considerare i meccanismi di controllo preventivi posti in essere, in particolare, in prossimità degli aeroporti (quali, per esempio, dispositivi di dissuasione acustica, la collaborazione con ornitologi, l'eliminazione dei principali punti di sosta o di volo dei volatili, l'allontanamento mediante emissioni luminose, ecc.), come misure del caso dirette a evitare una collisione siffatta. In tale caso si chiede cosa costituisca un evento ai sensi del punto 22 della sentenza Wallentin-Hermann.
- 3) Ove la collisione di un aeromobile con un volatile costituisca un evento ai sensi del punto 22 della sentenza Wallentin-Hermann, se la stessa possa parimenti essere considerata un evento ai sensi del considerando 14 del regolamento e se sia possibile, in tal caso, considerare che costituisca una circostanza eccezionale ai sensi del considerando 14 del regolamento il complesso delle misure tecniche e amministrative che il vettore aereo è tenuto ad adottare successivamente alla collisione di un aeromobile con un volatile il quale, tuttavia, non ha procurato danni all'aeromobile.
- 4) Ove il complesso delle misure tecniche e amministrative adottate successivamente alla collisione di un aeromobile con un volatile che, tuttavia, non ha procurato danni all'aeromobile, costituisca una circostanza eccezionale ai sensi del considerando 14 del regolamento, se sia possibile richiedere, nell'ambito delle misure del caso, che il vettore aereo prenda in considerazione, già in sede di programmazione dei voli, il rischio che si renda necessario mettere in atto tali misure tecniche e amministrative a seguito della collisione di un aeromobile con un volatile e che ne tenga già conto negli orari di volo.