



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

7 maggio 2020*

«Rinvio pregiudiziale – Cooperazione giudiziaria in materia civile – Regolamento (CE) n. 44/2001 – Articolo 1, paragrafo 1 – Nozioni di “materia civile e commerciale” e di “materia amministrativa” – Ambito di applicazione – Attività delle società di classificazione e di certificazione delle navi – Acta iure imperii e acta iure gestionis – Prerogative dei pubblici poteri – Immunità giurisdizionale»

Nella causa C-641/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Tribunale di Genova (Italia), con ordinanza del 28 settembre 2018, pervenuta in cancelleria il 12 ottobre 2018, nel procedimento

LG e altri

contro

Rina SpA,

Ente Registro Italiano Navale,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da J.-C. Bonichot, presidente di sezione, R. Silva de Lapuerta, vicepresidente della Corte, facente funzione di giudice della Prima Sezione, M. Safjan, L. Bay Larsen e C. Toader (relatrice), giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: R. Schiano, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 18 settembre 2019,

considerate le osservazioni presentate:

- per LG e a., da R. Ambrosio, S. Commodo, S. Bertone, M. Bona, A. Novelli, e F. Pocar, avvocati, C. Villacorta Salis, abogado, J.-P. Bellecave, avocat, nonché da N. Taylor, solicitor;
- per la Rina SpA e l’Ente Registro Italiano Navale, da G. Giacomini, F. Siccardi, R. Bassi, M. Campagna, T. Romanengo, F. Ronco, L. Paganini e M. Giacomini, avvocati;
- per il governo francese, da D. Colas, D. Dubois e E. de Moustier, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: l’italiano.

– per la Commissione europea, da M. Heller, S.L. Kaléda e L. Malferrari, in qualità di agenti,
sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 14 gennaio 2020,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’articolo 1, paragrafo 1, e dell’articolo 2 del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l’esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1), letti alla luce dell’articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea (in prosieguo: la «Carta») e del considerando 16 della direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU 2009, L 131, pag. 47).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra LG e a., da un lato, e la Rina SpA e l’Ente Registro Italiano Navale (in prosieguo, congiuntamente: le «società Rina»), dall’altro, in merito al risarcimento da parte di queste ultime, a titolo di responsabilità civile, dei danni patrimoniali e non patrimoniali subiti da LG e a. a causa del naufragio della nave *Al Salam Boccaccio* '98, avvenuto nel mar Rosso tra il 2 e il 3 febbraio 2006.

Contesto normativo

Diritto internazionale

- 3 La convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 (in prosieguo: la «convenzione di Montego Bay»), è entrata in vigore il 16 novembre 1994. Essa è stata approvata a nome della Comunità europea con decisione 98/392/CE del Consiglio, del 23 marzo 1998 (GU 1998, L 179, pag. 1).
- 4 Ai sensi dell’articolo 90 di tale convenzione, intitolato «Diritto di navigazione», «[o]gni Stato (...) ha il diritto di far navigare nell’alto mare navi battenti la sua bandiera».
- 5 L’articolo 91 di detta convenzione, rubricato «Nazionalità delle navi», prevede quanto segue:

«1. Ogni Stato stabilisce le condizioni che regolamentano la concessione alle navi della sua nazionalità, dell’immatricolazione nel suo territorio, del diritto di battere la sua bandiera. Le navi hanno la nazionalità dello Stato di cui sono autorizzate a battere bandiera. (...)

2. Ogni Stato rilascia alle navi alle quali ha concesso il diritto di battere la sua bandiera, i relativi documenti».
- 6 L’articolo 94, paragrafi 1 e da 3 a 5, della convenzione di Montego Bay così dispone:

«1. Ogni Stato esercita efficacemente la propria giurisdizione e il proprio controllo su questioni di carattere amministrativo, tecnico e sociale sulle navi che battono la sua bandiera.

(...)

3. Ogni Stato adotta, per le navi che battono la sua bandiera, tutte le misure necessarie a salvaguardare la sicurezza in mare, con particolare riferimento a:

a) costruzione, attrezzature e navigabilità delle navi;

(...)

4. Tali misure includono le norme necessarie a garantire che:

a) ogni nave, prima dell'immatricolazione e dopo, a intervalli opportuni, sia ispezionata da un ispettore marittimo qualificato, e abbia a bordo le carte e le pubblicazioni nautiche, nonché la strumentazione e le apparecchiature atte a salvaguardare la sicurezza della navigazione;

(...)

5. Nell'adottare le misure di cui ai paragrafi 3 e 4, ogni Stato è tenuto sia ad attenersi alle norme, alle procedure e alle pratiche internazionali generalmente accettate, sia ad assumere qualsiasi iniziativa che si renda necessaria per garantirne l'osservanza».

7 In tale contesto, la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, conclusa a Londra il 1° novembre 1974 (in prosieguo: la «convenzione SOLAS»), di cui tutti gli Stati membri sono parti contraenti, ha come obiettivo principale quello di precisare le norme minime relative alla costruzione, all'equipaggiamento e all'esercizio delle navi, compatibili con la loro sicurezza.

8 Secondo la regola 3-1 della parte A-1 del capitolo II-1 di tale convenzione, le navi devono essere progettate, costruite e mantenute in conformità alle norme strutturali, meccaniche ed elettriche di una società di classificazione riconosciuta dall'amministrazione, vale a dire, secondo la formulazione di detta convenzione, dal governo dello Stato del quale la nave è autorizzata a battere bandiera, ai sensi delle disposizioni della regola XI/1, o conformemente alle norme nazionali applicabili dell'amministrazione che prevedono un livello di sicurezza equivalente.

9 La regola 6, contenuta nel capitolo I della Convenzione SOLAS, così recita:

«a) Le ispezioni e le visite delle navi saranno effettuate da parte di funzionari dell'amministrazione nell'ambito dell'applicazione delle prescrizioni delle presenti regole e della concessione di esenzioni dalle suddette prescrizioni. L'amministrazione può però affidare le ispezioni e le visite a ispettori all'uopo nominati o ad organizzazioni da essa riconosciuti;

b) L'amministrazione che nomina ispettori o riconosca organizzazioni per effettuare ispezioni e visite ai sensi della lettera a) deve almeno autorizzare ogni ispettore nominato od ogni organizzazione riconosciuta a:

(i) richiedere riparazioni a una nave;

(ii) effettuare ispezioni e visite su richiesta delle competenti autorità dello Stato del porto.

L'Amministrazione deve notificare all'organizzazione le responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni conferite agli ispettori nominati o alle organizzazioni riconosciute;

c) Quando un ispettore nominato o un'organizzazione riconosciuta trova che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati del certificato o sono tali che la nave non è atta a prendere il mare senza pericoli per sé stessa o per le persone a bordo, tale ispettore od organizzazione deve immediatamente assicurarsi che sia stato adottato un provvedimento correttivo e deve informarne in tempo debito l'amministrazione. Se tale provvedimento correttivo non viene adottato, il certificato relativo deve essere ritirato e l'amministrazione ne deve essere immediatamente informata; (...)

- d) In ogni caso, l'amministrazione deve garantire pienamente la sicurezza e l'efficienza dell'ispezione e della visita, e deve provvedere a quanto necessario per soddisfare a tale obbligo».

Diritto dell'Unione

Il regolamento n. 44/2001

- 10 A termini dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 «[i]l presente regolamento si applica in materia civile e commerciale, indipendentemente dalla natura dell'organo giurisdizionale. Esso non concerne, in particolare, la materia fiscale, doganale ed amministrativa».

- 11 L'articolo 2, paragrafo 1, del medesimo regolamento così recita:

«Salve le disposizioni del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro nazionalità, davanti ai giudici di tale Stato membro».

La direttiva 2009/15

- 12 Il considerando 16 della direttiva 2009/15 prevede quanto segue:

«Quando un organismo riconosciuto, i suoi ispettori o il suo personale tecnico provvedono al rilascio dei certificati obbligatori per conto dell'amministrazione, gli Stati membri dovrebbero considerare la possibilità di permettere loro, per quanto concerne tali attività delegate, di essere soggetti a garanzie giuridiche commisurate e ad una protezione giurisdizionale, incluso l'esercizio di adeguate azioni di difesa, eccezion fatta per l'immunità, prerogativa che può essere invocata dai soli Stati membri, quale inseparabile diritto di sovranità che come tale non può essere delegato».

- 13 L'articolo 1 di detta direttiva così dispone:

«La presente direttiva stabilisce le misure che devono adottare gli Stati membri nel loro rapporto con gli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino pur perseguendo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. Ciò comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 14 LG e a., familiari delle vittime e passeggeri sopravvissuti nel naufragio della nave *Al Salam Boccaccio* '98, verificatosi tra il 2 e il 3 febbraio 2006 nel mar Rosso, che aveva fatto più di 1 000 vittime, hanno adito il Tribunale di Genova (Italia), con un ricorso contro le società Rina, che sono società di classificazione e di certificazione delle navi con sede sociale a Genova.
- 15 LG e a. chiedono il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti dall'eventuale responsabilità civile delle società Rina, sostenendo che le operazioni di classificazione e di certificazione di detta nave, effettuate dalle società Rina in forza di un contratto concluso con la Repubblica di Panama, ai fini dell'ottenimento da parte della stessa nave della bandiera di tale Stato, sono all'origine del naufragio.

- 16 Le società Rina eccepiscono l'incompetenza del giudice del rinvio invocando il principio di diritto internazionale dell'immunità giurisdizionale degli Stati esteri. In particolare, secondo dette società, le operazioni di classificazione e di certificazione da esse effettuate sono state compiute per delega della Repubblica di Panama e, di conseguenza, costituiscono una manifestazione delle prerogative sovrane dello Stato delegante.
- 17 Secondo LG e a., per contro, dato che le società Rina hanno la sede sociale in Italia e che la controversia nel procedimento principale ha natura civile, ai sensi dell'articolo 1 del regolamento n. 44/2001, i giudici italiani sono competenti in forza dell'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento. Inoltre, LG e a. ritengono che l'eccezione di immunità giurisdizionale invocata dalle società Rina non riguarda delle attività disciplinate da regole tecniche prive di carattere discrezionale e, in ogni caso, estranee alle scelte politiche e alle prerogative di uno Stato.
- 18 Il giudice del rinvio si interroga sulla competenza dei giudici italiani in quanto, sebbene sia pacifico che le società Rina hanno sede in Italia, esse avrebbero agito su delega della Repubblica di Panama.
- 19 A tal riguardo, detto giudice menziona, nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, la giurisprudenza della Corte costituzionale (Italia) e della Corte suprema di cassazione (Italia) in materia di immunità giurisdizionale. Conformemente alla giurisprudenza di tali supremi organi giurisdizionali, il riconoscimento dell'immunità giurisdizionale è escluso solo per gli atti degli Stati esteri consistenti in crimini di guerra e contro l'umanità o qualora tale riconoscimento leda il principio della tutela giurisdizionale.
- 20 Ciò premesso, il Tribunale di Genova ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:
- «Se gli artt. 1, [paragrafo] 1, e 2, [paragrafo] 1, del regolamento [n. 44/2001] siano da interpretarsi – anche alla luce dell'articolo 47 della Carta, dell'articolo 6, paragrafo 1, della [Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, firmata a Roma il 4 novembre 1950 (in prosieguo: la "CEDU")] e del considerando 16 della direttiva 2009/15 – nel senso di escludere che, in relazione a una controversia intentata per il risarcimento dei danni da morte e alla persona causati dal naufragio di un traghetto passeggeri e adducendo responsabilità per condotte colpose, un giudice di uno Stato membro possa negare la sussistenza della propria giurisdizione riconoscendo l'immunità giurisdizionale in favore di enti e persone giuridiche private esercenti attività di classificazione e/o di certificazione, aventi sede in tale Stato membro, e con riferimento all'esercizio di tale attività di classificazione e/o di certificazione per conto di uno Stato [terzo]».

Sulla questione pregiudiziale

Sulla ricevibilità

- 21 Nelle loro osservazioni scritte, le società Rina fanno valere che la domanda di pronuncia pregiudiziale è irricevibile. A tal riguardo, esse deducono, in sostanza, che l'interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 44/2001 non è pertinente ai fini della decisione relativa all'eccezione di immunità giurisdizionale, sollevata nel procedimento principale e sulla quale il giudice del rinvio avrebbe dovuto statuire prima di adire la Corte in via pregiudiziale, al fine di determinare la propria eventuale competenza. Inoltre, secondo le società Rina, il regolamento n. 44/2001 non è applicabile *ratione materiae* al procedimento principale, dal momento che si tratta, nel caso di specie, di una pretesa che trae origine da un atto di esercizio di pubblici poteri, il che è sufficiente affinché l'azione sia esclusa dall'ambito di applicazione di tale regolamento.

- 22 A tal riguardo, occorre rilevare che, secondo una consolidata giurisprudenza, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sollevate dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che esso individua sotto la propria responsabilità, e del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile solo qualora risulti manifestamente che la richiesta interpretazione del diritto dell'Unione non ha alcuna relazione con la realtà o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le sono sottoposte (sentenza del 19 dicembre 2019, *Airbnb Ireland*, C-390/18, EU:C:2019:1112, punto 29).
- 23 Nel caso di specie, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che esiste un nesso reale e diretto tra l'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001, di cui il giudice del rinvio chiede l'interpretazione, e il procedimento principale. Infatti, tale interpretazione è necessaria al fine di stabilire, conformemente all'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento, la competenza di detto giudice a statuire su tale controversia.
- 24 Quanto all'obiezione relativa all'inapplicabilità di detto regolamento al procedimento principale, essa non riguarda la ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale, ma rientra nel merito della questione sollevata (v., in tal senso, sentenza del 4 luglio 2019, *Kirschstein*, C-393/17, EU:C:2019:563, punto 28).
- 25 Peraltro, occorre ricordare che il regolamento n. 44/2001 è applicabile non solo quando la controversia riguarda più Stati membri, ma anche quando essa riguarda un solo Stato membro qualora esista un elemento di estraneità a causa del coinvolgimento di uno Stato terzo. Infatti, detta situazione è tale da sollevare questioni relative alla determinazione della competenza degli organi giurisdizionali nell'ordinamento internazionale (v., in tal senso, sentenze del 1° marzo 2005, *Owusu*, C-281/02, EU:C:2005:120, punti da 24 a 27, e del 17 marzo 2016, *Taser International*, C-175/15, EU:C:2016:176, punto 20).
- 26 Ne consegue che la questione pregiudiziale è ricevibile.

Nel merito

- 27 Con la sua questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 debba essere interpretato nel senso che un ricorso per risarcimento danni proposto contro persone giuridiche di diritto privato che esercitano un'attività di classificazione e di certificazione di navi per conto e su delega di uno Stato terzo rientra nella nozione di «materia civile e commerciale» ai sensi di tale disposizione e, di conseguenza, nell'ambito di applicazione di tale regolamento e, in tal caso, se il principio di diritto internazionale consuetudinario sull'immunità giurisdizionale osti all'esercizio, da parte del giudice nazionale adito, della competenza giurisdizionale prevista da detto regolamento.
- 28 A tal riguardo, al fine di rispondere utilmente al giudice del rinvio, occorre, in primo luogo, determinare l'interpretazione delle nozioni di «materia civile e commerciale» e di «materia amministrativa», ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001, con riferimento alle attività di classificazione e di certificazione esercitate dalle società Rina, al fine di stabilire se i giudici italiani siano competenti ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento e, in secondo luogo, esaminare le conseguenze dell'eventuale riconoscimento dell'immunità giurisdizionale ad organismi di diritto privato, quali le società Rina, per l'applicazione di tale regolamento e, segnatamente, per l'esercizio della competenza giurisdizionale della quale il giudice del rinvio disporrebbe ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001.

- 29 Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001, l'ambito di applicazione di quest'ultimo è limitato alla nozione di «materia civile e commerciale». Esso non concerne, in particolare, la materia fiscale, doganale ed amministrativa.
- 30 Occorre in primo luogo rammentare che, secondo una giurisprudenza costante, per assicurare nella misura del possibile l'uguaglianza e l'uniformità dei diritti e degli obblighi derivanti dal regolamento n. 44/2001 per gli Stati membri e per le persone interessate, la nozione di «materia civile e commerciale» non deve essere intesa come un mero rinvio al diritto interno dell'uno o dell'altro Stato coinvolto. La predetta nozione deve essere considerata quale nozione autonoma che va interpretata facendo riferimento, da un lato, agli obiettivi e all'impianto sistematico di detto regolamento e, dall'altro, ai principi generali desumibili dall'insieme degli ordinamenti giuridici nazionali (sentenza del 23 ottobre 2014, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-302/13, EU:C:2014:2319 punto 24).
- 31 In secondo luogo, conformemente a una giurisprudenza costante, come enunciato in particolare dal considerando 7 del regolamento n. 44/2001, l'intenzione del legislatore dell'Unione è stata di accogliere una concezione ampia della nozione di «materia civile e commerciale», di cui all'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento, e dunque di prevedere un ambito di applicazione ampio di quest'ultimo (sentenza del 6 febbraio 2019, *NK*, C-535/17, EU:C:2019:96, punto 25 e giurisprudenza ivi citata).
- 32 In terzo luogo, occorre rilevare che, per determinare se una materia rientri o meno nell'ambito di applicazione del regolamento n. 44/2001, occorre esaminare gli elementi che caratterizzano la natura dei rapporti giuridici tra le parti in causa o l'oggetto della lite (sentenza del 23 ottobre 2014, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-302/13, EU:C:2014:2319, punto 26).
- 33 La Corte ha già avuto occasione di dichiarare, in tal senso, che, sebbene talune controversie tra un'autorità pubblica e un soggetto di diritto privato possano rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento n. 44/2001 qualora il ricorso giurisdizionale verta su atti compiuti iure gestionis, la situazione è diversa qualora l'autorità pubblica agisca nell'esercizio di pubblici poteri (v., in tal senso, sentenza del 23 ottobre 2014, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-302/13, EU:C:2014:2319, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).
- 34 Infatti, la manifestazione da parte di una delle parti della controversia di prerogative dei pubblici poteri, in virtù dell'esercizio da parte di questa di poteri che esorbitano dalla sfera delle norme applicabili ai rapporti tra privati, esclude una simile controversia dalla «materia civile e commerciale» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 (sentenza del 28 aprile 2009, *Apostolides*, C-420/07, EU:C:2009:271, punto 44 e giurisprudenza ivi citata).
- 35 Al fine di determinare se una controversia riguardi atti compiuti nell'esercizio di pubblici poteri, occorre esaminare il fondamento e le modalità di esercizio dell'azione intentata (v., in tal senso, sentenze dell'11 aprile 2013, *Sapir e a.*, C-645/11, EU:C:2013:228, punto 34 e giurisprudenza ivi citata, e del 12 settembre 2013, *Sunico e a.*, C-49/12, EU:C:2013:545, punto 35 e giurisprudenza ivi citata).
- 36 A tal riguardo, come risulta dagli elementi del fascicolo sottoposto alla Corte, l'azione intentata da LG e a. si fonda sugli articoli 2043, 2049, 2050 e 2055 del codice civile italiano, che disciplinano la responsabilità extracontrattuale, nonché sugli articoli 1218 e 1228 di tale codice, relativi alla responsabilità contrattuale per inadempimento di obblighi di sicurezza.
- 37 Inoltre, occorre determinare se dette operazioni di classificazione e di certificazione di navi, realizzate dalle società Rina su delega e per conto della Repubblica di Panama, rientrino, in considerazione del loro contenuto, nell'esercizio di prerogative dei pubblici poteri.

- 38 Nell'ambito della procedura prevista dall'articolo 267 TFUE, spetta al giudice del rinvio, e non alla Corte, qualificare giuridicamente tali operazioni al riguardo. Tuttavia, al fine di fornire una risposta utile a tale giudice, occorre rilevare i seguenti elementi.
- 39 A tal riguardo, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi da 67 a 70 delle sue conclusioni, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, è irrilevante che talune attività siano state esercitate su delega di uno Stato, in quanto la Corte ha dichiarato, in proposito, che il solo fatto che taluni poteri siano delegati con atto di esercizio di pubblici poteri non implica che tali poteri siano esercitati iure imperii (v., in tal senso, sentenza del 9 marzo 2017, Pula Parking, C-551/15, EU:C:2017:193, punto 35).
- 40 Tale conclusione non è contraddetta dal fatto che dette operazioni di classificazione e di certificazione siano state realizzate dalle società Rina per conto e nell'interesse della Repubblica di Panama. Infatti, la Corte ha già dichiarato che il fatto di agire per conto dello Stato non implica sempre l'esercizio di pubblici poteri (v., in tal senso, sentenza del 21 aprile 1993, Sonntag, C-172/91, EU:C:1993:144, punto 21).
- 41 Come rilevato da LG e a. nelle loro osservazioni, il fatto che talune attività abbiano una finalità pubblica non costituisce, di per sé, un elemento sufficiente per qualificare tali attività come svolte iure imperii, allorché esse non corrispondono all'esercizio di poteri che esorbitano dalla sfera delle norme applicabili nei rapporti tra privati (v., in tal senso, sentenza del 21 aprile 1993, Sonntag, C-172/91, EU:C:1993:144, punto 22). Orbene, benché l'attività delle società Rina miri a garantire la sicurezza dei passeggeri di una nave, ciò non implica che essa costituisca un'espressione dell'esercizio di prerogative dei pubblici poteri.
- 42 Parimenti, il fatto che, tenuto conto del loro obiettivo, taluni atti siano compiuti nell'interesse di uno Stato non comporta, di per sé, che le operazioni di cui trattasi nel procedimento principale siano realizzate nell'esercizio dei pubblici poteri, ai sensi della giurisprudenza citata al punto 34 della presente sentenza, dato che il criterio pertinente è quello del ricorso a poteri che esorbitano dalla sfera delle norme applicabili nei rapporti tra privati.
- 43 Per stabilire se tale criterio sia soddisfatto nel caso di specie, occorre rilevare che le attività di classificazione e di certificazione sono disciplinate da convenzioni internazionali in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino, quali la convenzione di Montego Bay e la Convenzione SOLAS. Più precisamente, l'attività di classificazione delle navi consiste nel rilascio di un certificato da parte di una società di classificazione scelta dall'armatore. Tale certificato attesta che la nave è progettata e costruita conformemente alle regole di classe fissate da tale società secondo i principi previsti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO). L'ottenimento di un certificato di classificazione è una condizione preliminare alla certificazione regolamentare, che avviene dopo che l'armatore ha scelto lo Stato di bandiera.
- 44 L'attività di certificazione consiste nel rilascio di un certificato regolamentare da parte dello Stato di bandiera o in nome di quest'ultimo da parte di uno degli organismi abilitati da tale Stato ad effettuare ispezioni nonché nel rilascio di taluni documenti e certificati, conformemente alla convenzione SOLAS. Le attività di classificazione e di certificazione sono spesso esercitate dalla stessa società.
- 45 Secondo gli elementi del fascicolo sottoposto alla Corte, le operazioni di classificazione e di certificazione sono state effettuate dalle società Rina dietro corrispettivo e in forza di un contratto commerciale di diritto privato, concluso direttamente con l'armatore della nave *Al Salam Boccaccio* '98, secondo il quale i servizi forniti dalle società Rina consistevano soltanto nel verificare che la nave esaminata soddisfacesse i requisiti fissati dagli atti applicabili e, in caso affermativo, nel rilasciare i certificati corrispondenti. Inoltre, dalle informazioni di cui dispone la Corte risulta che l'interpretazione e la scelta dei requisiti tecnici applicabili erano riservate alle autorità della Repubblica di Panama.

- 46 A tal riguardo, dall'articolo 91 e dall'articolo 94, paragrafi 3 e 5, della Convenzione di Montego Bay, che la Corte è competente a interpretare (v., in tal senso, sentenze del 24 giugno 2008, *Commune de Mesquer*, C-188/07, EU:C:2008:359, punto 85, e dell'11 luglio 2018, *Bosphorus Queen Shipping*, C-15/17, EU:C:2018:557, punto 44), si evince che spetta agli Stati stabilire le condizioni alle quali sottopongono le navi ai fini dell'ottenimento della bandiera e adottare le misure necessarie per garantire la sicurezza in mare, in particolare per quanto riguarda la costruzione e l'attrezzatura della nave e la sua navigabilità.
- 47 In tal senso, il ruolo degli organismi abilitati, come le società Rina, consiste nella verifica della nave conformemente ai requisiti previsti dalle disposizioni legislative applicabili, il che può, se del caso, condurre alla revoca del certificato per non conformità a tali requisiti. Tuttavia, come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 95 delle sue conclusioni, una siffatta revoca non discende dal potere decisionale di detti organismi abilitati, i quali agiscono in un contesto normativo previamente definito. Se, a seguito della revoca di un certificato, una nave non può più navigare, ciò è dovuto alla sanzione che, come ammesso dalle società Rina in udienza, viene imposta dalla legge.
- 48 Peraltro, dalla regola 6, lettere c) e d), del capitolo I della convenzione SOLAS risulta che, in caso di non conformità della nave, l'organismo abilitato informa le autorità dello Stato interessato, le quali restano responsabili e sono garanti dell'esecuzione completa e dell'efficacia dell'ispezione e della visita e devono impegnarsi ad adottare le misure necessarie.
- 49 Da quanto precede risulta che, fatte salve le verifiche che spetta al giudice del rinvio effettuare, le operazioni di classificazione e di certificazione, come quelle realizzate sulla nave *Al Salam Boccaccio '98* dalle società Rina, su delega e per conto della Repubblica di Panama, non possono essere considerate compiute nell'esercizio di prerogative dei pubblici poteri ai sensi del diritto dell'Unione, cosicché un'azione di risarcimento danni avente ad oggetto dette operazioni rientra nella nozione di «materia civile e commerciale», ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 e ricade nell'ambito di applicazione del regolamento stesso.
- 50 Inoltre, nell'ambito di un'interpretazione sistematica più ampia, occorre ricordare che, secondo la giurisprudenza della Corte in materia di libertà di stabilimento e di libera prestazione di servizi, le attività di attestazione esercitate dalle società aventi la qualità di organismi di attestazione non rientrano nell'eccezione di cui all'articolo 51 TFUE, in quanto tali società sono imprese a scopo di lucro che esercitano le loro attività in condizioni di concorrenza e che non dispongono di alcun potere decisionale connesso all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri (v., in tal senso, sentenza del 16 giugno 2015, *Rina Services e a.*, C-593/13, EU:C:2015:399, punti da 16 a 21).
- 51 La Corte ha infatti escluso dall'eccezione relativa all'esercizio dei pubblici poteri, ai sensi dell'articolo 51 TFUE, le attività degli enti di diritto privato incaricati di verificare e di certificare che le imprese che realizzano lavori pubblici soddisfino le condizioni previste dalla legge (v., in tal senso, sentenza del 12 dicembre 2013, *SOA Nazionale Costruttori*, C-327/12, EU:C:2013:827, punto 50).
- 52 Più precisamente, la verifica, da parte di tali società, della capacità tecnica e finanziaria delle imprese soggette a certificazione, della veridicità e della sostanza delle dichiarazioni, delle certificazioni e delle documentazioni presentate dai soggetti ai quali è rilasciato l'attestato non può essere considerata un'attività riconducibile all'autonomia decisionale propria dell'esercizio di prerogative dei pubblici poteri, dato che siffatta verifica, compiuta sotto diretta sorveglianza dello Stato, è definita in tutti i suoi aspetti dal quadro normativo nazionale (v., in tal senso, sentenza del 12 dicembre 2013, *SOA Nazionale Costruttori*, C-327/12, EU:C:2013:827, punto 54, e, per analogia, sentenze del 22 ottobre 2009, *Commissione/Portogallo*, C-438/08, EU:C:2009:651, punto 41, nonché del 15 ottobre 2015, *Grupo Itevelesa e a.*, C-168/14, EU:C:2015:685, punto 56).

- 53 Il giudice del rinvio ha espresso dubbi sull'incidenza, ai fini dell'applicabilità del regolamento n. 44/2001 nella controversia principale, dell'eccezione fondata sul principio di diritto internazionale consuetudinario riguardante l'immunità giurisdizionale, invocata dalle società Rina, al fine di stabilire se, riconoscendo tale immunità in ragione dell'esercizio di attività di classificazione e di certificazione da parte di dette società, il giudice nazionale adito possa dichiarare la propria incompetenza.
- 54 A tale riguardo, occorre ricordare che le norme che costituiscono espressione del diritto internazionale consuetudinario vincolano, in quanto tali, le istituzioni dell'Unione e fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione (v., in tal senso, sentenze del 16 giugno 1998, Racke, C-162/96, EU:C:1998:293, punto 46; del 25 febbraio 2010, Brita, C-386/08, EU:C:2010:91, punto 42, nonché del 23 gennaio 2014, Manzi e Compagnia Naviera Orchestra, C-537/11, EU:C:2014:19, punto 39).
- 55 Tuttavia, un giudice nazionale che attua il diritto dell'Unione applicando il regolamento n. 44/2001 deve rispettare le esigenze derivanti dall'articolo 47 della Carta (sentenza del 25 maggio 2016, Meroni, C-559/14, EU:C:2016:349, punto 44). Pertanto, nel caso di specie, il giudice del rinvio dovrà assicurarsi che, qualora accogliesse l'eccezione di immunità giurisdizionale, LG e a. non sarebbero privati del loro diritto di adire un giudice, che costituisce uno degli elementi del diritto alla tutela giurisdizionale effettiva di cui all'articolo 47 della Carta.
- 56 Occorre rilevare come la Corte abbia già dichiarato che l'immunità giurisdizionale degli Stati è sancita dal diritto internazionale e si fonda sul principio *par in parem non habet imperium*, dato che uno Stato non può essere assoggettato alla giurisdizione di un altro Stato. Tuttavia, allo stato attuale della prassi internazionale, tale immunità non ha valore assoluto, ma è generalmente riconosciuta quando la controversia riguarda atti di sovranità compiuti *iure imperii*. Per contro, essa può essere esclusa se il ricorso giurisdizionale verte su atti che non rientrano nell'esercizio di pubblici poteri (v., in tal senso, sentenza del 19 luglio 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, punti 54 e 55).
- 57 Nel caso di specie, come sottolineato dall'avvocato generale ai paragrafi da 108 a 128 delle sue conclusioni, l'immunità giurisdizionale degli organismi di diritto privato, quali le società Rina, non è generalmente riconosciuta per quanto riguarda le operazioni di classificazione e di certificazione delle navi, qualora esse non siano state compiute *iure imperii* ai sensi del diritto internazionale.
- 58 Si deve pertanto ritenere che il principio di diritto internazionale consuetudinario sull'immunità giurisdizionale non osti all'applicazione del regolamento n. 44/2001 in una controversia relativa ad un'azione per risarcimento danni diretta contro organismi di diritto privato, quali le società Rina, in ragione di attività di classificazione e di certificazione che sono state esercitate, su delega e per conto di uno Stato terzo, qualora il giudice adito constati che tali organismi non si sono avvalsi delle prerogative dei pubblici poteri, ai sensi del diritto internazionale.
- 59 Peraltro, benché sia pacifico che la direttiva 2009/15 non è applicabile alla controversia principale, dal momento che essa riguarda esclusivamente gli Stati membri, il considerando 16 di quest'ultima, richiamato nella questione pregiudiziale sollevata dal giudice del rinvio, conferma la volontà del legislatore dell'Unione di attribuire una portata limitata alla sua interpretazione del principio di diritto internazionale consuetudinario sull'immunità giurisdizionale per quanto riguarda le attività di classificazione e di certificazione delle navi. Infatti, secondo detto considerando, quando un organismo riconosciuto, i suoi ispettori o il suo personale tecnico rilasciano i certificati obbligatori per conto dell'amministrazione, gli Stati membri dovrebbero considerare la possibilità di permettere loro, per quanto riguarda tali attività delegate, di beneficiare di garanzie giuridiche e di una tutela giurisdizionale commisurate, incluso l'esercizio di adeguate azioni di difesa, eccezion fatta per l'immunità, prerogativa che può essere invocata dai soli Stati membri, quale inseparabile diritto di sovranità che come tale non può essere delegato.

- ⁶⁰ Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001 deve essere interpretato nel senso che un ricorso per risarcimento danni proposto contro persone giuridiche di diritto privato che esercitano un'attività di classificazione e di certificazione di navi per conto e su delega di uno Stato terzo rientra nella nozione di «materia civile e commerciale» ai sensi di tale disposizione e, di conseguenza, nell'ambito di applicazione di tale regolamento, qualora tale attività non sia esercitata in forza di prerogative dei pubblici poteri ai sensi del diritto dell'Unione, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare. Il principio di diritto internazionale consuetudinario sull'immunità giurisdizionale non osta all'esercizio, da parte del giudice nazionale adito, della competenza giurisdizionale prevista da detto regolamento in una controversia relativa a un siffatto ricorso, qualora detto giudice constati che tali organismi non si sono avvalsi delle prerogative dei pubblici poteri ai sensi del diritto internazionale.

Sulle spese

- ⁶¹ Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, deve essere interpretato nel senso che un ricorso per risarcimento danni proposto contro persone giuridiche di diritto privato che esercitano un'attività di classificazione e di certificazione di navi per conto e su delega di uno Stato terzo rientra nella nozione di «materia civile e commerciale» ai sensi di tale disposizione e, di conseguenza, nell'ambito di applicazione di tale regolamento, qualora tale attività non sia esercitata in forza di prerogative dei pubblici poteri ai sensi del diritto dell'Unione, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare. Il principio di diritto internazionale consuetudinario sull'immunità giurisdizionale non osta all'esercizio, da parte del giudice nazionale adito, della competenza giurisdizionale prevista da detto regolamento in una controversia relativa a un siffatto ricorso, qualora detto giudice constati che tali organismi non si sono avvalsi delle prerogative dei pubblici poteri ai sensi del diritto internazionale.

Firme