

Tanto tuonò che piovve: si va dal giudice italiano per l'acquisto on line di biglietti aerei

05 Novembre 2019
Duilia Delfino

Indice:

1. Premessa sulla giurisdizione del giudice italiano
2. La vicenda sottesa al ricordato pronunciamento giudiziale
3. Le evidenti ragioni che legittimano la giurisdizione del giudice italiano
4. L'applicabilità senza discussioni dei criteri stabiliti dall'articolo 33 della Convenzione di Montreal ai contratti on line
5. Considerazioni finali sulla giurisdizione applicabile anche in caso di acquisto on line di biglietti aerei

1. Premessa sulla giurisdizione del giudice italiano

La Suprema Corte a Sezioni Unite si è recentemente pronunciata, con l'ordinanza n. 18257 del 2019, sulla *vexata quaestio* relativa all'**eccezione di carenza di giurisdizione del giudice italiano, a più riprese sollevata dalle compagnie aeree straniere al fine di cercare di eludere la giurisdizione dello Stato italiano** e, quindi, di tentare di radicare ogni eventuale giudizio all'interno del proprio foro nazionale.

Il Giudice di legittimità, nello specifico, si è determinato a finalmente dirimere la questione su quale debba essere la **normativa applicabile** in tutti quei casi in cui il passeggero si trovi ad agire a tutela dei propri diritti, visto e considerato che rispetto ai colossi rappresentati dalle compagnie aeree il viaggiatore medesimo, *ictu oculi*, riveste il ruolo di contraente debole.

Il prefato giudice, infatti, ha sancito in maniera inequivoca e senza possibilità di ermeneusi di segno contrario, che *“in relazione all'azione risarcitoria proposta dai viaggiatori, per inadempimento contrattuale produttivo di danni a cose, ai sensi dell'articolo 33, 1° comma, della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, ratificata in Italia con la L. n°12/2004, ove la contrattazione e l'acquisto siano avvenuti interamente on line, la giurisdizione può essere radicata nel domicilio dell'acquirente, così dovendosi interpretare il criterio di determinazione della competenza giurisdizionale, individuato nello stabilimento a cura del quale il contratto è stato concluso, trattandosi di criterio concorrente con quello della destinazione del viaggio e del domicilio del vettore aereo”*.

In buona sostanza il ricordato principio di diritto sancito dalle SS.UU. della Corte determina, in termini di tutta evidenza, una decisiva **svolta nell'ampio panorama giuridico dei trasporti ed in quello dei contratti on line**, atteso che, attraverso il ricordato provvido e sopra richiamato *decisum*, **il Giudice di legittimità giunge ad accordare piena ed esaustiva tutela al contraente debole ed a preservare lo stesso dal cosiddetto abuso del fenomeno del *forum shopping***.

2. La vicenda sottesa al ricordato pronunciamento giudiziale

La vicenda fattuale oggetto di questa disamina trae origine dall'azione proposta da due passeggeri italiani i quali hanno citato in giudizio la Compagnia aerea russa Aeroflot Airlines, con sede principale a Mosca e sede operativa a Roma, formulando una **domanda di risarcimento** per i danni ad essi cagionati dalla convenuta società a seguito dell'acquisto di due biglietti di andata e ritorno sulla tratta Copenaghen-Havana. Gli attori hanno esposto che la Compagnia aerea aveva inopinatamente cancellato il volo di andata e che aveva offerto loro una **riprotezione con partenza il giorno successivo** a quello originariamente previsto e con variazione di itinerario, atteso che la nuova tratta prevedeva l'effettuazione di uno scalo intermedio a Mosca (Copenaghen Mosca-Mosca Havana).

Inoltre i ricorrenti hanno additivamente lamentato l'ulteriore episodio negativo rappresentato dal fatto che in sede di viaggio di ritorno si è verificato, per responsabilità della ricordata compagnia aerea, lo **smarrimento dei bagagli**, che sono stati riconsegnati ad essi legittimi proprietari passeggeri soltanto dopo dieci giorni. Non appare inutile riferire che tale ingiustificato ed ingiustificabile ritardo ha causato agli attori ulteriori danni, che si sono andati ad aggiungere e sommare a quelli prodotti dalla cancellazione del volo.

La compagnia aerea russa si è costituita nel succitato giudizio proposto dai viaggiatori ed eccepito, ai sensi dell'articolo 41 c.p.c., regolamento preventivo di giurisdizione. In ragione di tale dato paradigmatico Aeroflot ha sottoposto siffatta questione preliminare di carenza di giurisdizione del giudice italiano alle SSUU e sostenuto la **mancata sussistenza di collegamento alcuno del rapporto giuridico dedotto in giudizio con la giurisdizione italiana**. La compagnia aerea, infatti, ha asserito come l'Italia costituisse soltanto il luogo di nascita delle parti attrici e ribadito l'inesistenza di collegamento giuridico alcuno con la giurisdizione italiana che potesse legittimare parte attrice a radicare il prefato giudizio in Italia.

Aeroflot, a sostegno della propria tesi, ha altresì rilevato **che i biglietti di viaggio erano stati acquistati via internet sul sito principale di Mosca** e che, comunque, l'Italia non potesse, in ogni caso, essere giuridicamente ritenuta né il luogo dell'adempimento contrattuale, né quello dell'inadempimento contrattuale lamentato dagli attori nei confronti di essa compagnia aerea.

Aeroflot ha altresì richiamato sia l'**articolo 28 della Convenzione di Varsavia del 1929**, sia la **Convenzione di Montreal** i cui criteri generali in tema di giurisdizione indicano

il luogo di partenza del volo,

il luogo di destinazione del volo,

il domicilio del vettore ovvero della sua sede principale, o infine

quello del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto.

A fronte di quanto eccepito da Aeroflot, i danneggiati si sono ritualmente costituiti con controricorso ed evidenziato, in contrapposizione a quanto sostenuto dalla compagnia aerea russa, la sussistenza *in jure* (articolo 3 della Legge n. 218/1995) di un ineccepibile **criterio di collegamento che consente il radicamento della giurisdizione italiana**. In forza di tale riferita norma dell'articolo 3, si determina il riconoscimento della giurisdizione in capo al giudice italiano allorquando il convenuto è domiciliato o residente in Italia o quando in esso Paese **abbia sede un rappresentante che sia autorizzato a stare in giudizio**. Nel caso di specie, i passeggeri danneggiati, non solo hanno dimostrato che la compagnia aerea russa possiede una sede operativa in Italia (Roma), ma anche come l'esistenza di tale sede, per espressa previsione normativa abbia determinato il radicamento della giurisdizione del giudice italiano, in forza di quanto disposto dalla **Convenzione di Montreal**, normativa speciale che disciplina il diritto dei trasporti a livello internazionale.

3. Le evidenti ragioni che legittimano la giurisdizione del giudice italiano

La Suprema Corte per dirimere la questione oggetto di giudizio parte dall'obiettiva e non contestata evidenza che il contratto *de quo* è stato concluso tra un contraente non appartenente all'Unione Europea e due cittadini italiani che hanno promosso l'azione di risarcimento per il danno subito.

Le Sezioni Unite hanno analizzato, con doviziosa puntualità ermeneutica, la disciplina normativa applicabile alla fattispecie in questione, ossia quella postulata dalla Legge 218/1995, di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato. Detta normazione, infatti, delinea i principi generali in materia di giurisdizione.

Segnatamente in forza ed in ragione del citato articolo 3, 1° comma, **la competenza del giudice viene determinata o in base alla residenza o al domicilio del convenuto oppure in base all'esistenza di un rappresentante del convenuto medesimo autorizzato a stare in giudizio in Italia**, fermo restando che ai sensi dell'articolo 2, 1° comma, della medesima legge, non viene, in ogni caso, pregiudicata l'applicazione delle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia.

Preso quale dato di partenza il disposto degli articoli 2 e 3 della Legge n. 218 del 1995, la Suprema Corte ha dunque individuato, attraverso un'attenta analisi, la legge applicabile in tema di giurisdizione per ciò che attiene alla materia del trasporto aereo e le fonti a cui fare riferimento.

Innanzitutto, la Suprema Corte, basandosi sul principio di gerarchia delle fonti ha decretato che il diritto internazionale convenzionale prevale rispetto a quello nazionale e ha affermato che seguendo tale principio si deve necessariamente giungere all'unica corretta conclusione che i criteri di giurisdizione contenuti in una legge interna di diritto internazionale sono destinati a retrocedere di fronte ad una disciplina convenzionale di diritto internazionale privato uniforme.

Nel caso di specie la disciplina convenzionale di riferimento è rappresentata dalla Convenzione di Montreal che regola il trasporto internazionale di persone. La Convenzione *de qua* all'**articolo 33** detta infatti i criteri di competenza giurisdizionale applicabili in materia di trasporto di persone che sono rimessi alla scelta dell'attore.

Il **primo comma** dell'articolo 33, ha come oggetto l'ipotesi di risarcimento danni da ritardi, disagi e perdita o deterioramento dei bagagli e nell'individuare un triplice ordine di criteri dispone che *“l'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati Parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al Tribunale del luogo di destinazione”*.

Il **secondo comma** si riferisce invece ai danni derivanti da morte o lesione del viaggiatore ed individua i restanti criteri che sono *“il territorio di uno Stato parte nel quale il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e il territorio dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri”*.

Nell'evenienza che ci occupa, ossia cancellazione del volo e smarrimento dei bagagli, non appare revocabile in dubbio che ad essa siano, dunque, applicabili niente altro che **i criteri stabiliti dal primo comma**.

La Convenzione di Montreal, per il suo indiscusso carattere di *lex specialis*, va applicata anche nel caso in cui una delle parti appartenga ad uno Stato Membro dell'Unione Europea.

Le Sezioni Unite, nel giungere a tale conclusione hanno esaminato e rilevato come il **Regolamento UE 1215 del 2012, all'articolo 71 comma 2 lettera a)**, detta il criterio per dirimere i conflitti di giurisdizione nell'ipotesi di applicabilità concorrente della normazione convenzionale e di quella europea. La norma *de qua* enuncia infatti che: *“il presente regolamento non osta a che l'autorità giurisdizionale di uno Stato membro che sia parte di una convenzione relativa a una materia particolare possa fondare la propria competenza giurisdizionale su tale convenzione anche se il convenuto è domiciliato in uno Stato che non è parte della medesima convenzione”*. **L'articolo 71 lascia quindi impregiudicata l'applicazione della Convenzione di Montreal in forza dell'indiscusso principio *lex specialis derogat generalis*.**

A questo aggiungasi che l'articolo 17 paragrafo 3 del medesimo Regolamento in tema di contratti coi consumatori, enuncia che le regole determinative i criteri di giurisdizione non si applicano *“ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto ed alloggio per un prezzo globale”*.

Nel caso di specie dato che il contratto ha esclusivamente ad oggetto una prestazione riguardante il trasporto aereo e dato che tale materia a livello europeo è disciplinata esclusivamente sotto il profilo risarcitorio dal Regolamento CE n. 261 del 2004, non può essere messo in discussione che l'unica e sola normativa applicabile non può che essere la **Convenzione di Montreal perché *lex specialis*, sia con riferimento alla Legge n. 218 del 1995, sia rispetto al Regolamento n. 1215 del 2012.**

4. L'applicabilità senza discussioni dei criteri stabiliti dall'articolo 33 della Convenzione di Montreal ai contratti on line

Stabilito che in linea di principio, in materia di diritto dei trasporti, per ciò che afferisce al profilo della competenza giurisdizionale, vada indiscutibilmente applicata la disciplina della Convenzione di Montreal, la Suprema Corte si è preoccupata di verificare l'applicabilità dei criteri determinati dall'articolo 33 al caso di specie, visto e considerato che **il contratto di trasporto è stato concluso *on line* e che in simili evenienze la localizzazione del luogo in cui è stato concluso il contratto non sempre risulta di facile accertamento.**

Il più volte citato articolo 33 individua, tra i criteri in base ai quali si radica la competenza giurisdizionale, il luogo in cui il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto. **La norma in parola detta, quindi, un criterio di localizzazione, la cui individuazione sarebbe molto semplice qualora il contratto venisse concluso con le modalità *standard* e non con la procedura *on line*.**

Al giorno d'oggi, infatti, il mercato si caratterizza dalla peculiarità di essere sempre meno condizionato – in fase di perfezionamento ed esecuzione del contratto – dalla localizzazione geografica del vettore, tenuto conto che **con grande frequenza l'acquisto del titolo di viaggio avviene *on line* e si perfeziona con la conferma telematica dell'accettazione dell'ordine trasmesso al cliente.**

Le Sezioni Unite, tenuto conto di questa obiettiva risultanza propria della tipologia di contratto oggetto della vicenda di giudizio, si sono decise a prendere e giustamente a fondamento della decisione l'aspetto dell'**asimmetria del contratto** che vede quale parte contraente debole il passeggero ed hanno applicato come **criterio determinativo della competenza quello del luogo di perfezionamento del contratto, ossia il domicilio del consumatore.**

Nel fare ciò l'organo giudicante ha **valorizzato e fatto correttamente prevalere l'aspetto della tutela rafforzata in favore del contraente debole che riveste la qualifica di consumatore postulata dal Regolamento CE 44 del 2001 ed *in toto* condivisa dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea**, secondo cui nella determinazione della competenza giurisdizionale deve farsi riferimento al domicilio del consumatore come luogo di perfezionamento del contratto.

Pertanto, alla luce delle univoche indicazioni provenienti dal diritto dell'Unione Europea in tema di contratti asimmetrici, la Corte ha correttamente individuato che in tema di acquisti *on line* aventi le caratteristiche della contrattazione diretta, come avviene nel caso di acquisto di biglietti aerei sul sito della compagnia, si deve indiscutibilmente fare riferimento al luogo in cui l'acquirente sia portato a conoscenza dell'accettazione della proposta formulata con l'invio telematico dell'ordine e del corrispettivo che si identifica con il domicilio dell'acquirente.

Se così non fosse, il contraente debole sarebbe esposto senza alcuna tutela al rischioso fenomeno del *forum shopping* che pone una deroga ai criteri generali di scelta del foro competente lasciando alle parti la libera scelta del foro a cui adire.

In ragione di quanto sopra ricordato, poiché i danneggiati sono domiciliati in Italia, sono da considerarsi contraenti deboli rispetto ad Aeroflot e che quest'ultima possiede una sede operativa in Italia, l'organo di legittimità giudicante ha sancito la **giurisdizione del giudice italiano alla luce dei principi dettati dall'articolo 33 comma 1 della Convenzione di Montreal**.

La Corte è arrivata a tale conclusione tenendo conto del fatto che la contrattazione e l'acquisto sono avvenuti interamente *on line* e che quindi la giurisdizione può, anzi, deve essere radicata nel domicilio dell'acquirente luogo che deve essere ritenuto come lo stabilimento del vettore a cura del quale il contratto è stato concluso e che si affianca agli altri criteri previsti dalla Convenzione di Montreal.

5. Considerazioni finali sulla giurisdizione applicabile anche in caso di acquisto on line di biglietti aerei

La decisione delle Sezioni Unite sostanzia una sorta di **rivoluzione copernicana**, ponendosi come un precedente rivoluzionario *in subiecta materia*, in ragione del *quid novi* di cui si fa portatrice, ossia nel **riconoscere il carattere di *lex specialis* della Convenzione di Montreal e pertanto la sua applicabilità diretta in materia di trasporto aereo**.

La Suprema Corte, infatti, con chiara determinazione, ha definitivamente risolto l'annosa questione ed affermato una volta per tutte la competenza giurisdizionale del giudice italiano ponendo fine al contrasto giurisprudenziale in atto giacché, come è noto, molti giudici italiani, in non poche occasioni, si sono trovati in difficoltà sulla normativa da applicare nel momento in cui la medesima eccezione di Aeroflot veniva sollevata da parte delle compagnie aeree straniere.

Molto spesso nel determinare la giurisdizione, alcuni giudici hanno applicato il Regolamento n. 1215 del 2012 che detta i criteri di giurisdizione in materia di contratti. Ciò è stato fatto dai giudicanti i quali hanno omesso di considerare, non correttamente, l'incombente obbligo dell'applicabilità diretta dell'articolo 33 della Convenzione di Montreal in forza dell'ineludibile principio secondo il quale *lex specialis derogat lex generali*, tra l'altro, incorrendo nel grave errore di non comprendere che **la chiave di lettura dell'applicabilità diretta dell'articolo 33 della Convenzione di Montreal, risiede proprio nella corretta ermeneusi del Regolamento n°1215 del 2012 il cui articolo 71 comma 2 lettera a), prevede *claris verbis* la disposizione di lasciare impregiudicata la diretta applicabilità di norme che regolano materie speciali tra cui rientra indiscutibilmente il trasporto internazionale di persone**.

La tesi della diretta applicabilità della Convenzione di Montreal, prima della pronuncia delle Sezioni Unite, ha risolto il contrasto determinatosi nell'ambito della giurisprudenza di merito che si è trovata spesso divisa sulla normativa da applicare. Ne consegue che l'intervento della Suprema Corte è da considerarsi più che provvidenziale.

Altro e non meno rilevante aspetto trattato dalle Sezioni Unite è stato quello di **rendere applicabile la disciplina di Montreal nell'ambito della contrattazione *on line* ove risulta obiettivamente difficile individuare il luogo di conclusione del contratto di trasporto aereo**.

La Corte, nel sancire l'applicazione diretta della Convenzione di Montreal nei contratti *on line* ha **identificato nel passeggero la figura del contraente debole** e, nel contempo, ravvisato nello stabilimento del vettore a cura del quale il contratto è stato concluso, il luogo di perfezionamento del contratto quale domicilio del consumatore finale.

Tale criterio si affianca agli altri criteri previsti dalla Convenzione di Montreal e garantisce una tutela rafforzata del passeggero, ponendo un limite alla libera contrattazione tra le parti e contrastando il fenomeno del *forum shopping* che va a discapito del contraente debole.

In conclusione la Suprema Corte tramite detta ordinanza ha finalmente dato vita ad un orientamento lineare e risolto una volta per tutte le fratture che si erano create nel corso degli anni nella materia del diritto dei trasporti.

TAG: *Consumatori, biglietti, aerei*

Avvertenza

La pubblicazione di contributi, approfondimenti, articoli e in genere di tutte le opere dottrinarie e di commento (ivi comprese le news) presenti su Filodiritto è stata concessa (e richiesta) dai rispettivi autori, titolari di tutti i diritti morali e patrimoniali ai sensi della legge sul diritto d'autore e sui diritti connessi (Legge 633/1941). La riproduzione ed ogni altra forma di diffusione al pubblico delle predette opere (anche in parte), in difetto di autorizzazione dell'autore, è punita a norma degli articoli 171, 171-bis, 171-ter, 174-bis e 174-ter della menzionata Legge 633/1941. È consentito scaricare, prendere visione, estrarre copia o stampare i documenti pubblicati su Filodiritto nella sezione Dottrina per ragioni esclusivamente personali, a scopo informativo-culturale e non commerciale, esclusa ogni modifica o alterazione. Sono parimenti consentite le citazioni a titolo di cronaca, studio, critica o recensione, purché accompagnate dal nome dell'autore dell'articolo e dall'indicazione della fonte, ad esempio: Luca Martini, La discrezionalità del sanitario nella qualificazione di reato perseguibile d'ufficio ai fini dell'obbligo di referto ex. art 365 cod. pen., in "Filodiritto" (<https://www.filodiritto.com>), con relativo collegamento ipertestuale. Se l'autore non è altrimenti indicato i diritti sono di Inforomatica S.r.l. e la riproduzione è vietata senza il consenso esplicito della stessa. È sempre gradita la comunicazione del testo, telematico o cartaceo, ove è avvenuta la citazione.
