



Archivio Diritto ed Economia*" class="voce">>

Volo annullato da compagnia straniera e giurisdizione del giudice italiano (Cass., SS.UU., 13/02/2020 n. 3561)

di [Michela Capozzolo](#)

6 maggio 2020

Volo annullato da compagnia straniera e giurisdizione del giudice italiano (nota a Cass., SS.UU., 13/02/2020 n. 3561)

di [Michela Capozzolo*](#)

Sommario: 1. Inquadramento della questione; 2. La fattispecie all'esame delle Sezioni Unite; 3. La Convenzione di Montreal tra competenza giurisdizionale e competenza (*ratione loci* e funzionale) interna; 4. Esclusione dell'applicabilità del foro del consumatore *ex art. 17* del regolamento UE n. 1215/2012; 5. La non rilevanza del regolamento CE n. 261/2004 ai fini della determinazione della giurisdizione; 6. Validità ed interpretazione della clausola di deroga della giurisdizione accettata con il sistema *point and click*; 7. Qualche considerazione conclusiva.

1. Inquadramento della questione

La Suprema Corte, con l'ordinanza n. 3561 del 13 febbraio 2020 resa a Sezioni Unite, si è pronunciata sulla *vexata quaestio* relativa all'eccezione di carenza di giurisdizione del giudice italiano, più volte sollevata dalle compagnie aeree straniere, al fine di tentare di eludere la

giurisdizione dell'Italia cercando, quindi, di radicare ogni eventuale giudizio nello Stato in cui la compagnia ha la propria sede.

Nello specifico, i Giudici di legittimità si sono occupati di dirimere la questione su quale debba essere la normativa applicabile e, dunque, la giurisdizione, in tutti quei casi in cui il passeggero si trovi ad agire per chiedere il risarcimento dei danni causati sia dal ritardo del volo che dall'annullamento del volo, considerato che il viaggiatore rispetto alle compagnie aeree riveste il ruolo di contraente debole.

Alla stregua delle complessive argomentazioni svolte, le Sezioni Unite hanno concluso per l'affermazione della giurisdizione del giudice italiano sia avuto riguardo al criterio di collegamento del luogo di destinazione, sia in applicazione di quello riferibile alla sede dello stabilimento del vettore che cura la conclusione del contratto. A questo proposito, il Giudice di legittimità ha evidenziato che tale luogo va identificato, nell'ipotesi di acquisto a mezzo di internet di biglietti per il trasporto aereo internazionale, con il domicilio dell'acquirente, quale luogo nel quale lo stesso sia venuto a conoscenza dell'accettazione della proposta formulata con l'invio telematico dell'ordine del viaggio e del pagamento del relativo prezzo.

Invero, la decisione inerente alla giurisdizione si colloca, come vedremo, nel più ampio panorama giuridico della disciplina dei trasporti via aerea e dei contratti *on line*, nell'ambito del quale la Suprema Corte accorda piena ed esaustiva tutela al contraente debole, anche al fine di contenere gli effetti distorsivi del fenomeno del *forum shopping* e di garantire, quindi, l'agevole rintracciabilità del luogo di svolgimento del giudizio.

2.La fattispecie all'esame delle Sezioni Unite

La vicenda oggetto di disamina trae origine dall'azione proposta da due passeggeri italiani entrambi residenti e domiciliati in Italia, a Bella (PZ), i quali hanno citato in giudizio la Compagnia aerea Ryanair DAC (Designated Activity Company), già Ryanair LTD, con sede principale in Irlanda, chiedendo la corresponsione della compensazione pecuniaria di € 250,00 per ciascuno, dovuta sulla base del regolamento CE n. 261/2004, per ottenere il risarcimento del danno patrimoniale^[1] e non patrimoniale subito o, in subordine, che la compagnia aerea fosse condannata quanto meno al rimborso del costo dei biglietti, incassato per un servizio non reso. La Ryanair, infatti, aveva inopinatamente cancellato il volo regolarmente prenotato e pagato dagli attori.

La compagnia aerea irlandese si costituiva in giudizio eccependo, in via pregiudiziale di rito, il difetto di giurisdizione del giudice italiano adito, sulla base della clausola di proroga della

giurisdizione contenuta nell'art. 2.4 delle Condizioni generali di trasporto accettate dagli attori al momento dell'acquisto *on line* dei biglietti, in favore della competenza della *Swords and Baldriggan District Court Office* irlandese.

Rinviata la causa per la precisazione delle conclusioni, gli attori notificavano il ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione alla controparte ed il giudizio veniva sospeso.

I ricorrenti ritengono che la clausola invocata dalla Ryanair^[2] sia destinata ad operare in riferimento ai contratti di mero trasporto e non anche per i contratti con i quali il consumatore acquista sia il volo che il soggiorno nel medesimo pacchetto. Ciò in quanto l'affermazione della giurisdizione esclusiva del giudice del luogo in cui ha sede la compagnia aerea introdurrebbe una ingiustificata disparità di trattamento tra coloro i quali acquistano il solo titolo di viaggio e quanti, unitamente ad esso, acquistano anche il soggiorno. Solo per questi ultimi varrebbe l'invocazione del foro più favorevole del consumatore previsto dal regolamento UE n. 1215/2012, con la conseguenza che i consumatori che acquistano il solo titolo di viaggio sarebbero scoraggiati dall'agire per la tutela dei loro diritti.

Secondo i ricorrenti, dunque, non si applicano gli artt. 25 e 17 del regolamento UE n. 1215/2012 in virtù della disposizione contenuta nell'art. 71 del medesimo regolamento, il quale prevede che rimangono impregiudicate le Convenzioni tra gli Stati «*che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari*».

In definitiva, assumono i ricorrenti che la Convenzione Montreal prevale sulle disposizioni contrattuali e, dunque, anche sull'art. 2.4 delle Condizioni generali di trasporto Ryanair^[3] ed evidenziano che la medesima clausola ivi contenuta rinvia ai criteri di determinazione della giurisdizione indicati nella Convenzione. Per quanto concerne il caso di specie, radicata la giurisdizione in Italia – quale Paese di destinazione del volo – facendo ricorso ai criteri alternativi fissati dall'art. 33 della Convenzione, la competenza va individuata sulla base delle norme di diritto interno e, quindi, gli attori hanno correttamente proposto la loro domanda dinanzi al Giudice di Pace nel cui circondario è ubicata la loro residenza.

Resiste la Ryanair con controricorso assumendo l'inapplicabilità della Convenzione di Montreal in luogo del regolamento UE n. 1215/2012. In particolare, la controricorrente assume che la Convenzione si occupi esclusivamente dai danni causati da volo ritardato e non anche dalla più grave ipotesi di mancata partenza o soppressione del volo. Pertanto, nel caso di specie la determinazione della giurisdizione va individuata sulla base dell'art. 25 del Regolamento UE n. 1215/2012, che attribuisce in via esclusiva la giurisdizione al giudice di uno Stato secondo criteri

pre-individuati per iscritto.

Inoltre secondo l'interpretazione dell'art. 17 del Regolamento data dalla controricorrente, i contratti di trasporto sarebbero esclusi dalla sezione del regolamento che disciplina i fori speciali per il consumatore. Così come il campo di applicazione dell'art. 71 riguarda esclusivamente i rapporti con i Paesi terzi, mentre se la controversia riguarda due Paesi (di partenza e di arrivo) entrambi appartenenti all'UE prevale la norma comunitaria.

Il Procuratore generale condivide la linea difensiva della controricorrente ma entrambi non hanno convinto le Sezioni Unite.

3.La Convenzione di Montreal tra competenza giurisdizionale e competenza (*ratione loci* e funzionale) interna

La pronuncia delle Sezioni Unite, offre l'occasione di riflettere, *in primis*, sul campo di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999^[4] e sulla determinazione della giurisdizione secondo il suo art. 33.

Per quanto interessa in questa sede ai fini della disamina della pronuncia delle Sezioni Unite occorre precisare cosa si intende per «*danno da ritardo*» atteso che secondo la Convenzione «*il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci [...]»*^[5].

Dal dato letterale, emerge che il riferimento al ritardo nel trasporto aereo non riguarda il «volo» *stricto sensu* inteso, bensì ci si riferisce alla «*complessiva operazione di trasporto aereo dedotta in contratto fino alla sua destinazione finale*». È evidente, quindi, che il ritardo a cui si riferisce l'art. 19, può riguardare sia il volo di andata, di ritorno, il protrarsi dello scalo fino a perdere la coincidenza, ma anche la soppressione di uno dei due voli con necessità di sostituirlo con un altro. Infatti, anche la cancellazione del volo può costituire una causa di ritardo nel completamento dell'operazione di trasporto aereo. Dunque, l'articolo comprende le principali ipotesi di danni connesse al trasporto aereo, quindi, sarebbe incongruo escludere il caso più grave di inadempimento – ossia la soppressione del volo – e ricomprendervi quello più lieve, come il ritardo^[6].

Val la pena rilevare che la Convenzione oltre a disciplinare in modo uniforme gli aspetti di diritto sostanziale, detta delle disposizioni di diritto processuale ed in particolare individua i criteri di collegamento per radicare dinanzi ad un determinato giudice nazionale le controversie aventi ad

oggetto la responsabilità del vettore aereo per i danni cagionati ai passeggeri[\[7\]](#).

A tal riguardo, ai sensi dell'art. 33, la Convenzione di Montreal non indica un foro generale, bensì fa riferimento a fori speciali[\[8\]](#), tassativi ed inderogabili per accordo delle parti, alternativi tra loro, con lo scopo di limitare il fenomeno del *forum shopping* e di garantire l'agevole individuazione del luogo di svolgimento del giudizio.

Uno dei punti più controversi riguarda l'ambito di efficacia delle norme di individuazione del foro davanti al quale proporre l'azione. Ci si chiede, cioè, se l'art. 33 della Convenzione si limiti a disciplinare, per le controversie concernenti la responsabilità dei vettori aerei, la competenza giurisdizionale di un giudice nazionale rispetto a quello di un altro Stato contraente, oppure se tale norma incida sui criteri di distribuzione della competenza territoriale stabiliti dagli ordinamenti processuali degli Stati aderenti alla Convenzione[\[9\]](#).

Nel caso in cui l'art. 33 della Convenzione di Montreal si limiti esclusivamente a determinare i criteri di collegamento per individuare il Giudice nazionale competente a decidere della controversia, sulla base di tali criteri, il viaggiatore potrebbe scegliere di agire in giudizio dinanzi al giudice del luogo in cui ha sede il vettore[\[10\]](#), oppure davanti all'autorità giudiziaria del luogo di destinazione del volo[\[11\]](#). In entrambi i casi la determinazione del giudice territorialmente competente spetterebbe, poi, ai rispettivi ordinamenti interni[\[12\]](#).

Qualora si ritenga che l'art. 33 della Convenzione di Montreal fosse in grado di intervenire nell'individuazione dei giudici nazionali territorialmente competenti, il passeggero avrebbe dovuto scegliere limitatamente tra il giudice nel cui circondario ricade il luogo di destinazione e quello nel cui ambito territoriale di competenza ha sede il vettore aereo. Tale ultima interpretazione, chiaramente, andrebbe a derogare alle disposizioni interne che regolano la distribuzione territoriale della competenza dei giudici.

È fuori di dubbio, infatti, che la norma internazionale pattizia debba prevalere sul diritto interno, pena la violazione da parte dello Stato contraente dei propri obblighi derivanti dalla ratifica della Convenzione. Pertanto, il giudice oltre a determinare che la fattispecie sia compresa nella disciplina internazionale e, cioè, che si tratti di un volo soggetto alle norme della Convenzione di Montreal, è tenuto ad individuare anche la giurisdizione in base ai criteri di collegamento definiti a livello internazionale e non in base alle regole processuali interne sulla giurisdizione[\[13\]](#).

Orbene, la soluzione prevalente in Italia[\[14\]](#) si basa sulla considerazione che il procedimento deve essere retto dalle regole processuali nazionali. Invero, le regole sulla base delle quali viene

distribuita la competenza sul piano territoriale e funzionale, sono regole tipicamente procedurali [15]. La giurisprudenza italiana di legittimità è ormai consolidata nel senso di affermare espressamente che le regole in tema di foro competente dettate dalla Convenzione di Montreal siano riferite esclusivamente alla giurisdizione internazionale, senza incidere sulla competenza interna, territoriale, per materia, o per valore. In particolare la Corte di Cassazione [16] ha, in più occasioni, considerato i fori alternativi richiamati dalla normativa uniforme come meri criteri di collegamento giurisdizionale e non come criteri di competenza, la quale resterebbe, quindi, soggetta al diritto interno processuale dello Stato in cui l'attore decide di incardinare il giudizio.

Del resto le modalità diverse di intendere i fori previsti dall'art. 33 della Convenzione negli ordinamenti degli Stati contraenti assume una rilevanza fondamentale ai fini dell'interpretazione uniforme di tali criteri. Sul punto la Corte di giustizia, ha sottolineato che, tenuto conto dell'oggetto della Convenzione di Montreal del 1999 volto a unificare le regole relative al trasporto aereo internazionale, i termini in essa contenuti debbono ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma, nonostante i significati differenti attribuiti a tali concetti nel diritto interno degli Stati contraenti [17].

4. Esclusione dell'applicabilità del foro del consumatore ex art. 17 del regolamento UE n. 1215/2012

L'eccezione sollevata dalla controricorrente Ryanair, l'appartenenza all'Unione europea degli attori ed, in particolare, la loro posizione contrattuale equiparabile a quella del consumatore finale di un servizio, impongono alle Sezioni Unite di verificare anche l'eventuale applicabilità alla fattispecie dei criteri d'individuazione della giurisdizione contenuti nel Regolamento UE n. 1215 del 2012 (cd. Bruxelles II bis) [18], in particolare quelli relativi ai contratti nei quali una delle parti può essere qualificato consumatore [19] (sezione IV, artt. 17, 18 e 19) in relazione alla concorrente vigenza della citata Convenzione di Montreal.

Come innanzi precisato, tale Convenzione, per il suo indiscusso carattere di *lex specialis*, prevale sulla norma di diritto comunitario derivato in funzione dell'art. 71, par. 2, lett. a) del regolamento UE n. 1215/2012. Invero, la lettera a) di tale articolo stabilisce il criterio per dirimere i conflitti nell'ipotesi di concorrente applicabilità della normazione convenzionale e di quella europea, individuandolo nel principio di specialità, in funzione del quale, in via generale, prevale la disciplina convenzionale internazionale su quella comunitaria, ove siano, in relazione a tutti i criteri di collegamento, entrambe astrattamente applicabili. Al riguardo si sono pronunciate sia

la Corte di Cassazione^[20] che la Corte di giustizia^[21] rilevando secondo quanto indicato nel par. 3 dell'art. 17 del Regolamento, la sezione quarta, relativa alla regole determinative della competenza giurisdizionale in tema di contratti con i consumatori, non si applica ai «*contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto ed alloggio per un prezzo globale*». Nella specie, secondo la univoca prospettazione delle parti, il contratto ha ad oggetto esclusivamente la prestazione riguardante il trasporto aereo. *Ergo*, la determinazione della giurisdizione non può essere effettuata che sulla base dell'art. 33 della Convenzione di Montreal.

5.La non rilevanza del regolamento CE n. 261/2004 ai fini della determinazione della giurisdizione

Ai fini della decisione oggetto di commento le Sezioni Unite escludono che le disposizioni del regolamento CE n. 261 dell'11 febbraio 2004^[22] «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» possano essere funzionali alla risoluzione della questione di giurisdizione sollevata, in quanto tale atto non contiene criteri riguardanti la competenza giurisdizionale.

In tale sede val la pena brevemente ricordare che al di là delle difficoltà interpretative poste dal regolamento, l'aspetto di maggiore rilievo è dato dall'originalità delle soluzioni giuridiche adottate dal legislatore comunitario, in un'ottica di tutela del contrente debole. Infatti, come affermato dai Giudici di Legittimità nella ordinanza in commento, tale atto predispone la griglia minima di tutela in favore di viaggiatori aerei che si trovino nelle specifiche situazioni in esso disciplinate^[23].

Rientra nel suo ambito di applicazione la richiesta di indennizzo dovuta per la cancellazione del volo ai sensi dell'art. 5. Infatti, tra le varie misure predisposte a tutela dei passeggeri aerei assume rilievo centrale la c.d. «compensazione pecuniaria», prevista dall'art. 7 del regolamento, la quale è diretta sostanzialmente a disciplinare in modo uniforme la prestazione risarcitoria, senza tuttavia escludere il diritto del passeggero di ottenere un più ampio risarcimento sulla base dei principi generali propri di ciascun ordinamento nazionale^[24].

Per quel che qui interessa, si deve precisare che l'Unione europea ha aderito alla Convenzione di Montreal^[25] ponendosi la relativa disciplina in una posizione gerarchica sovraordinata rispetto alla normativa di diritto europeo derivato e, quindi, del regolamento CE n. 261/2004^[26].

6. Validità ed interpretazione della clausola di deroga della giurisdizione accettata con il sistema *point and click*

Come si è detto, la compagnia aerea ha eccepito l'incompetenza giurisdizionale del giudice adito sulla base di una disposizione contrattuale contenuta nelle condizioni generali Ryanair. I ricorrenti pur ritenendola valida e validamente approvata ne hanno dichiarato il contrasto con l'imperatività delle norme di diritto internazionale pattizio e, dunque, la sua non operatività.

Val la pena ricordare che la clausola di deroga della giurisdizione è stata accettata spuntando la relativa casella nel contratto di acquisto dei biglietti aerei sul sito internet della compagnia di volo mediante pressione del c.d. "tasto negoziale virtuale" (*point and click*)[\[27\]](#).

Com'è noto la clausola con cui le parti di un contratto derogano pattiziamete alle norme procedurali che presiedono alla competenza giurisdizionale dell'autorità giudiziaria, sono clausole c.d. vessatorie. Il concetto non cambia se esse sono contenute in condizioni generali di contratto stipulate a distanza ed in forma telematica.

Orbene, in più occasioni la Corte di giustizia e la Corte di cassazione hanno ritenuto valide le clausole di deroga della giurisdizione approvate mediante il sistema *point and click*.

La questione si è posta in primo luogo in ambito europeo laddove la Corte di giustizia[\[28\]](#) afferma che ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 2, del regolamento Bruxelles I (oggi art. 25, par. 2, del reg. UE n. 1215/2012) la validità di una clausola come quella di cui trattasi, dipende dalla possibilità di registrarla durevolmente[\[29\]](#). Poiché nel caso esaminato dalla Corte di giustizia la **procedura di accettazione mediante click ha consentito di stampare e di salvare il testo delle condizioni generali prima della conclusione del contratto**, il Giudice europeo ha giudicato di essere in presenza di una comunicazione elettronica che permette di registrare durevolmente la clausola attributiva della competenza esclusiva, **allorché sia consentito stampare e salvare il testo di dette condizioni prima della conclusione del contratto. La clausola contrattuale viene pertanto giudicata valida e aderente al regolamento europeo in materia di competenza giurisdizionale**.

Del pari la Corte di Cassazione[\[30\]](#), riprendendo il precedente giurisprudenziale della Corte di giustizia, afferma che le suddette modalità di stipulazione dell'accordo di proroga della giurisdizione sono valide, purché siano redatte per iscritto. La forma scritta si ritiene integrata da «qualsiasi comunicazione con mezzi elettronici che permetta una

registrazione durevole dell'accordo attributivo di competenza» (art. 25, par. 2 Regolamento 1215/2012)[\[31\]](#).

Acclarata la validità dell'approvazione della clausola resta un altro nodo da sciogliere, ovvero l'interpretazione della portata applicativa della clausola che deroga alla giurisdizione ai sensi dell'art. 25 del regolamento UE n. 1215/2012.

La Corte di cassazione, in più pronunce e rifacendosi alla giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia, ha affermato che le clausole di proroga della giurisdizione vanno interpretate in senso rigorosamente restrittivo e vanno distinte dall'accordo che è alla base del rapporto in cui la clausola è contenuta[\[32\]](#). La sua interpretazione per la determinazione delle controversie che rientrano nel suo campo di applicazione spetterà al giudice dinanzi al quale essa è invocata[\[33\]](#).

La Corte di giustizia, infatti, ha statuito che «*le disposizioni dell'articolo 25 del regolamento n.º 1215/2012, poiché escludono sia la competenza determinata dal principio generale del foro del convenuto, sancita all'articolo 4 di detto regolamento, sia le competenze speciali di cui agli articoli da 7 a 9 dello stesso, vanno interpretate restrittivamente per quanto concerne le condizioni ivi fissate»*[\[34\]](#).

A ciò si aggiunga che, come detto, la clausola di deroga contenuta nelle condizioni generali Ryanair richiama espressamente l'art. 49 della Convenzione di Montreal la quale dispone l'imperatività delle proprie norme e la nullità delle clausole con essa contrastanti contenute nei contratti di trasporto internazionali a cui essa si applica.

Del resto lo stesso regolamento n. 1215/2012 prevede al considerando n. 35, che nel caso di conflitti esso non vada ad incidere sulle convenzioni a cui gli Stati membri hanno aderito e che sono relative a materie specifiche.

Inoltre, tale regolamento si preoccupa di tutelare la prevalenza delle norme di diritto internazionale pattizio[\[35\]](#) a cui gli Stati membri hanno aderito, sulle norme regolamentari. In particolare l'art. 71 accorda preminenza a tali norme relative a «materie particolari» con la duplice finalità di assicurare, da un lato, il rispetto delle convenzioni di cui si discute e, dall'altra di consentire agli Stati membri che ne sono vincolati di rispettare gli obblighi ivi sanciti al fine di non incorrere nelle conseguenti responsabilità internazionali che deriverebbero[\[36\]](#).

7. Qualche considerazione conclusiva

La Suprema Corte ha risolto il contrasto di giurisdizione sottopostole attraverso un'articolata pronuncia alla quale sono sottese una molteplicità di norme contenute in atti eterogenei, dalla cui disamina comparata è emerso innanzitutto il carattere di *lex specialis* della Convenzione di Montreal e la sua applicabilità diretta in materia di trasporto aereo.

Invero, dopo un'attenta disamina del quadro normativo di riferimento, le Sezioni Unite, sulla questione di giurisdizione, sono giunte a ritenere di dover verificare l'applicabilità, al caso di specie del principio di prevalenza del diritto internazionale convenzionale rispetto a quello nazionale e di diritto comunitario derivato.

La Suprema Corte, dunque, richiamando il suo precedente n. 18257/2019, ha definitivamente affermato la competenza giurisdizionale del giudice italiano ponendo fine al contrasto in atto nella giurisprudenza di merito, laddove in non poche occasioni, a fronte della medesima eccezione sollevata da Ryanair, i giudici hanno incontrato difficoltà nell'individuazione della normativa da applicare per la determinazione della giurisdizione.

Sovente i giudici di merito sono stati investiti di controversie simili a quelle sottese al regolamento di giurisdizione in oggetto ed hanno optato per la determinazione della giurisdizione seguendo le norme del regolamento UE n. 1215/2012 a discapito della Convenzione di Montreal. Essi, dunque, hanno ritenuto che la norma di diritto comunitario derivato prevalesse *ratione materiae* sul diritto internazionale pattizio, sulla base della erronea circostanza che la Convenzione non disciplinasse il danno da mancata partenza o soppressione del volo. Dunque, secondo alcuni giudici di merito la Convenzione si occuperebbe dei danni causati dalla difettosa esecuzione della prestazione ma non della più grave fattispecie del danno derivante dalla manca esecuzione.

La non corretta statuizione sul punto è derivata, dunque, dall'erronea interpretazione, in combinato disposto, delle norme di coordinamento contenute dei due atti.

Le Sezioni Unite, dunque, evidenziano come la chiave di lettura dell'applicabilità diretta della Convenzione di Montreal si rinviene proprio nel regolamento UE n. 1215/2012 il cui art. 71, comma 2, lett. a), prevede espressamente priorità applicativa alle convenzioni che disciplinano «*materie particolari*».

La Corte, poi, ha evidenziato che il contratto stipulato tra i viaggiatori e il vettore irlandese rientra nella qualificazione giuridica di trasporto internazionale di persone e l'appartenenza delle parti all'Unione europea impone anche di valutare, come detto, l'applicazione del regolamento UE n. 1215/2012, il quale stabilisce che per dirimere i conflitti nell'ipotesi di

concorrente applicabilità della normazione convenzionale e di quella europea, prevale in via generale la disciplina convenzionale internazionale.

Esclusa la sua applicabilità al caso di specie in funzione del suo art. 71 e dell'art. 17, par. 3, il Giudice di Legittimità afferma poi che il contratto *de quo* rientra nell'ambito dei contratti *on line* in cui, evidentemente, risulta difficile l'individuazione del luogo di conclusione del contratto medesimo. È chiaro, dunque, che le Sezioni Unite sebbene abbiano concluso per la prevalenza della Convenzione di Montreal hanno dovuto «adattare», il suo art. 33 al caso concreto, in cui l'acquisto del titolo di viaggio è avvenuto *on line* e si è perfezionato con la conferma telematica dell'accettazione dell'ordine trasmesso dai passeggeri.

È evidente che il criterio di localizzazione dettato dall'art. 33 della Convenzione di Montreal è di agevole individuazione qualora il contratto venga concluso con le modalità standard, mentre ben più complesso è il caso dello spazio telematico che viene definito dalla dottrina come un «non luogo»[\[37\]](#) in quanto non radicato territorialmente. Pertanto, la portata innovativa della pronuncia in commento va rintracciata nella contestualizzazione di uno dei fori concorrenti dell'art. 33 della Convenzione nei contratti conclusi *on line*. In essi l'individuazione degli elementi constitutivi della fattispecie contrattuale sui quali ancorare la competenza giurisdizionale, va effettuata tenendo presente la posizione dei soggetti che si apprestano a concludere il contratto piuttosto che il tipo di contratto in sé.

Ai fini della decisione le Sezioni Unite hanno, quindi, dovuto tenere in debita considerazione, la particolarità con cui si perfeziona siffatto contratto ed hanno, quindi, dovuto considerare l'«asimmetria» dello stesso che vede quale contraente debole il passeggero[\[38\]](#) ed hanno applicato come criterio determinativo della competenza giurisdizionale quello del luogo di perfezionamento del contratto, ossia il domicilio del consumatore.

La ragione di ciò è evidente, in quanto certamente non si può gravare il passeggero/consumatore dell'accertamento relativo alla ricerca dell'esatta collocazione del server tramite il quale è stato perfezionato l'acquisto del biglietto. Di conseguenza le Sezioni Unite, richiamando anche il loro precedente giurisprudenziale più volte citato, hanno precisato che il criterio concorrente contenuto nell'art 33, comma 1, della Convenzione di Montreal, in quanto ispirato al principio di prossimità, deve essere individuato, negli acquisiti *on line*, nel luogo in cui l'acquirente sia portato a conoscenza dell'accettazione della proposta formulata con l'invio telematico dell'ordine. Tale luogo, evidentemente, non può che essere identificato con il domicilio dell'acquirente.

In ultimo, guardando la scelta del Giudice di Legittimità dalla prospettiva del vettore, è evidente come essa tuteli anche i suoi interessi. Invero, potrebbe accadere anche il contrario, cioè che il vettore venga esposto al rischio del *forum shopping*, ove al viaggiatore sia lasciata la possibilità di indicare qualsiasi luogo dal quale, mediante dispositivi telematici di cui eventualmente fruisce, possa venire a conoscenza dell'accettazione della proposta di acquisito.

In definitiva, dunque, le Sezioni Unite attraverso tale decisione hanno risolto il conflitto di giurisdizione contemperando gli interessi di entrambe le parti processuali, tenendo conto della peculiarità della tipologia contrattuale esaminata, al fine di contenere gli effetti distorsivi del *forum shopping*, in un senso piuttosto che in un altro.

* Dottore di ricerca in Scienze Giuridiche, *Curriculum* Spazio europeo di libertà, sicurezza e giustizia e cooperazione di polizia e giudiziaria in materia penale; Professore a contratto presso la Scuola di specializzazione per le professioni legali - Università degli Studi di Salerno. Indirizzo e-mail: michela.capozzolo@gmail.com

[1] I due ricorrenti avevano dovuto acquistare due nuovi biglietti per il giorno dopo e avevano sostenuto ulteriori spese dovute a un pernottamento in albergo e per il vitto.

[2] Clausola effettivamente selezionata *flaggando* la relativa casella, da parte degli acquirenti, *on line* per poter acquistare il titolo di viaggio, perché senza flag non sarebbe stato possibile acquistare il biglietto.

[3] Invero, le norme che vengono in soccorso per disciplinare la fattispecie sono l'art. 33 della Convenzione che detta una serie di criteri alternativi per individuare il giudice competente a scelta dell'attore, e l'art. 49 che fissa la regola della propria imperatività e della conseguente nullità di tutte le clausole con essa contrastanti contenute nel contratto di trasporto.

[4] La Convenzione conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 è stata ratificata dall'Italia ai sensi della l. 10 gennaio 2004 n. 12, in GU, n. 20 del 26 gennaio 2004, suppl. ord. n. 12. Essa ha sostituito, pur non abrogandola, la Convenzione di Varsavia del 1929. Sul ruolo della Convenzione di *Montreal* nel panorama internazionale, si rimanda a I. Konig, *The Disabling of the EC Disability Regulation: Stott v. Thomas Cook Tour Operators Ltd in the Light of the Exclusivity Doctrine*, in *European Review of Private Law*, 2014, p. 769; G.N. Tompkins, *Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Range of Failure?*, in *Air and Space law*, 2014, p. 203. Si veda ancora: L. Ancis, *Il contratto di trasporto aereo*, in L. Tullio - M. Deiana, *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 910; L. Tullio (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006; M.G. Sarmiento García, *Estructura de la*

responsabilidad del transportador aéreo en el Convenio de Montreal de 1999, in Diritto dei trasporti, 2004, p. 687; E.G. Rosafio, Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi, in Diritto del turismo, 2004, p. 10; P.M. De Leon - W. Eyskens, The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, in Journal Air Law Commerce, 2001, p. 1155; J. Hermida, The New Montreal Convention: the International Passenger's Perspective, in Air Space Law, 2001, p. 150; M.M. Comenale Pinto, Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo, in Diritto marittimo, 2000, p. 798.

[5] Art. 19 della Convenzione.

[6] Corte di cassazione, SS. UU., ordinanza del 7 luglio 2019 n. 18257; Corte di cassazione, Sez. III, ordinanza del 23 gennaio 2018, n.1584.

[7] Si tratta, per l'appunto, di una Convenzione di diritto internazionale uniforme e processuale che, disciplinando sia aspetti di diritto sostanziale che aspetti processuali, viene considerata a carattere c.d. "doppio".

[8] La Convenzione, al primo comma del detto articolo, riprende i criteri di collegamento giurisdizionale già presenti nella previgente disciplina della convenzione di Varsavia del 1929, applicabili sia al trasporto di persone che di merci; mentre, al secondo comma, limitatamente alle ipotesi di sinistri accorsi al passeggero, prevede la possibilità di incardinare la richiesta risarcitoria davanti ad un foro particolare, il c.d. "quinto foro". Il passeggero ha diritto di esercitare l'azione di risarcimento nel territorio di uno Stato Parte alla Convenzione, con la possibilità di scegliere il tribunale «*of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination*»; inoltre l'azione potrà essere promossa, nei soli casi di danni da morte o lesione del passeggero, nel territorio dello Stato della sua residenza principale e permanente con la condizione che nello stesso territorio il vettore svolga, direttamente o indirettamente, un servizio di trasporto aereo di passeggeri.

[9] Quest'ultima tesi, oggi minoritaria in Italia, è stata sostenuta, con riferimento alla competenza territoriale nell'ambito della Convenzione di Varsavia, da C. Medina, *Appunti di diritto aeronautico*, Torino, 1983, p. 102 ss., F.N. Videla Escalada, *Derecho aeronáutico*, Buenos Aires, 1976, p. 544 ss. e sotto la vigenza della Convenzione di Montreal da: S. Busti, *Il contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, p. 829; S. Montanari, *Sull'interpretazione della Convenzione di Varsavia in materia di giurisdizione e competenza territoriale nel trasporto aereo internazionale*,

in *Diritto dei trasporti*, 1994, p. 199; C. Punzi, *La risoluzione delle controversie concernenti il risarcimento dei danni*, L. Tullio (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006.

[10] Nel caso oggetto di indagine l'Irlanda.

[11] Nel caso di specie l'Italia.

[12] È chiaro che qualora il passeggero, come nel caso di specie, optasse – perché economicamente e processualmente più conveniente – per la giurisdizione italiana, dovrà rivolgersi al giudice di pace od al tribunale (a seconda del valore della controversia) nel cui circondario ricade il luogo di residenza, quale foro inderogabile del consumatore. Qualora, invece, avesse preferito optare per gli altri criteri di collegamento ed invocare la giurisdizione irlandese, avrebbe dovuto incardinare il giudizio sulla base di tale ordinamento e scegliere il giudice competente secondo le regole processuali irlandesi.

[13] Sul punto si veda: S.F. Montanari, *Sull'interpretazione dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia*, cit., p. 199.

[14] Come anche negli Stati Uniti. Di segno opposto la giurisprudenza francese.

[15] M. Comenale-Pinto, *Problemi di giurisdizione nella Convenzione di Montreal del 1999*, in *Diritto@Storia*, 2016, n. 14, pp. 14 ss.; Id., *L'imbarco del passeggero e la responsabilità del vettore aereo*, in *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico* del 20 febbraio 2014; Id., *Jurisdicción y competencia en el convenio de Montreal de 1999*, in Id. del 26 dicembre 2017.

[16] In tal senso Cass. Civ., SS. UU., ordinanza n. 18257 del 7 luglio 2019; Cass. Civ., SS.UU., ordinanza n. 8901 del 2016 per la quale l'art. 33 della Convenzione non si occupa affatto della competenza per materia in tema di controversie tra passeggero e vettore aereo, ma disciplina la diversa questione del riparto di giurisdizione tra giudici appartenenti a Stati diversi, in virtù del «quarto comma della medesima norma, ove si stabilisce che alla controversia tra vettore e passeggero “si applicano le norme procedurali del tribunale adito”, ivi comprese, dunque, quelle sul riparto di competenza per valore tra i vari uffici giudiziari», con la conseguenza che, giacché nel nostro ordinamento nessuna norma riserva al tribunale la competenza per materia sulle controversie in tema di trasporto aereo, ha dichiarato la competenza specifica per valore del giudice di pace. Ancora Cass. Civ., ord. 15 luglio 2005, n. 15028, in *Diritto dei trasporti*, 2007, p. 152, con nota di D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e competenza territoriale nel trasporto aereo*, nella quale, in particolare, è stato chiarito che l'eventuale contestazione della competenza territoriale va fatta con riferimento a ciascuno dei diversi criteri di collegamento

previsti dal nostro ordinamento dagli artt. 18, 19 e 20 c.p.c. ivi compreso il criterio del foro del consumatore di cui all'art. 1469 *bis*, n. 19, c.c.; Cass. 26 maggio 2005, n. 11183 (ord.), in *Diritto dei trasporti*, 2007, p. 1147; Cass., SS.UU., ordinanza del 26 maggio 2009, n. 12105.

[17] Corte di giustizia, sentenza del 6 maggio 2010, causa C-63/09, *Axel Walz c. Clickair SA*, punto 20. Si veda altresì: Corte di giustizia, sentenza del 7 novembre 2019, causa C-213/18, *Guaitoli e altri c. EasyJet Airline Co. Ltd.* In dottrina per maggiori approfondimenti: E. G. Rosafio, *Il problema della giurisdizione*, cit., p. 119.

[18] 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 (rifusione), in GUUE, n. L 351 del 20 dicembre 2012 p. 1, come modificato dal regolamento (UE) n. 542/2014, del 15 maggio 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 1215/2012 per quanto riguarda le norme da applicare con riferimento al Tribunale unificato dei brevetti e alla Corte di giustizia del Benelux, in GUUE, L 163 del 24 maggio 2014, p. 1, e dal regolamento delegato (UE) 2015/281, del 26 novembre 2014, che sostituisce gli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in GUUE, L 54 del 25 febbraio 2015, p. 1. Per una panoramica generale sul regolamento si vedano: M.E. Ancel, H. Gaudement-Tallon, *Compétence et exécution des jugements en Europe. Règlements 44/2001 et 1215/2012 Conventions de Bruxelles (1968) et de Lugano (1988 et 2007)*, Parigi, 2018; S. M. Carbone, C. E. Tuo, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, Torino, 2016; F. Ferrari, F. Ragno, *Cross-border Litigation in Europe: the Brussels I Recast Regulation as a Panacea?*, Milano, 2016; U. Magnus, P. Mankowski (dir.), *Brussels I bis Regulation*, Monaco, 2016; A. Malatesta (a cura di), *La riforme del regolamento Bruxelles I. Il regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016; A. Dickinson, E. Lein (eds.), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford, 2015; T. Rauscher (Hrsg.), *Europäisches Zivilprozess-und Kollisionsrecht EuZPR/EuIPR*, vol. I, *Brüssel Ia-VO*, 4 Auf., München, 2015; F. Salerno, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione)*, Vicenza, 2015; E. Guinchard (dir.), *Le nouveau règlement Bruxelles I bis*, Bruxelles, 2014; F. Pocar, I. Viarengo, F. C. Villata (eds.) *Recasting Brussels I*, Padova, 2012.

[19] Sulla nozione di «consumatore» e sulla possibilità per lo stesso di citare la propria controparte contrattuale dinanzi al giudice del proprio domicilio indipendentemente dal domicilio del convenuto, sia permesso rinviare a: M. Capozzolo, *Introduzione alla libera*

circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale nello Spazio giudiziario europeo. Il regolamento (UE) n. 1215/2012 e gli altri regolamenti “settoriali”, Napoli, 2019, pp. 49 ss.

[20] Corte di cassazione, SS. UU., ordinanza del 8 luglio 2019, n. 18257.

[21] Corte di giustizia, sentenza dell’11 aprile 2019, causa C-464/18 ZX c. Ryanair DAC, par. 28.

[22] Il regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 febbraio 2004, in GUUE, n. L 46 del 17 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, come rettificato, *ibidem*, n. L 365 del 21 dicembre 2006, e *ibidem*, n. L 329 del 14 dicembre 2007. Tale regolamento ha abrogato e sostituito il reg. CEE n. 295 del 4 febbraio 1991. Con specifico riferimento alla compatibilità tra la convenzione di *Montreal* ed il Reg. CE 261/04 si vedano: L. Sandrini, *La compatibilità del regolamento 261/2004 con la convenzione di Montreal del 1999 in una recente pronuncia della Corte di Giustizia*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2013, p. 93, ove si fa riferimento, in particolare, ai problemi interpretativi dell’art. 19 della Convenzione di *Montreal*; S. Radoševic, ‘*CJEU’s Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention*’, in *Air and Space Law*, 2013, p. 95. Per una puntuale ricostruzione delle tappe del regime normativo in tema di trasporto aereo si veda: A. Pepe, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e prospettive tra interventi della Corte di giustizia e futura revisione del reg. CE n. 261/2004*, Le Nuove Leggi civili commentate, 2014, p. 1248; A. Antonini, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in L. Tullio, (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario alla Convenzione di Montreal del 28 Maggio del 1999*, Napoli, 2006; M. Lopez de Gonzalo, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Rivista italiana di diritto pubblico comunitario*, 2006, p. 213; M. Deiana (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005; M. Fragola, *Prime note sul regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di «overbooking» aereo*, in *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 2005, p. 129.

[23] Occorre osservare che il regolamento prevede un’uniformazione minima delle singole normative nazionali, ma non esclude che ogni Stato possa intervenire per dettare regole che, nel rispetto delle disposizioni convenzionali, offrano una maggiore protezione per i singoli o comunque regolamentino fattispecie non rientranti nel loro ambito di applicazione.

[24] Ex art. 12 del regolamento.

[25] L'allora Comunità europea ha ratificato la Convenzione sulla base della decisione del Consiglio 2001/539/CE del 5 aprile 2001, in GUCE, n. L 194 del 18 luglio 2001, p. 38.

[26] Ne deriva, inoltre, che le disposizioni della Convenzione di Montreal fanno parte integrante, a decorrere da detta entrata in vigore, dell'ordinamento giuridico dell'Unione e che, di conseguenza, la Corte è competente a statuire in via pregiudiziale sulla loro interpretazione. In tal senso: Corte di giustizia, sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, causa C-344/04, punto 42 e segg.; sentenza del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, punto 42; sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, punto 32; sentenza del 7 novembre 2019, *Guaitoli e altri c. EasyJet, cit.*, pp. 45 ss. In dottrina a tal riguardo, si veda C.-I. Grigorieff, *Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal*, in *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, n. 4, pp. 670 e ss.

[27] Trattandosi di contratto concluso tramite il sistema *world wide web* di internet, ove l'accettazione, previo accesso al sito web e compilazione di un modulo d'ordine elettronico avviene mediante pressione del tasto negoziale virtuale, può farsi rientrare fra quelli che la dottrina ha definito come "contratti virtuali in senso stretto". In tal senso: E. Tosi, *I contratti informatici, telematici e virtuali*, Milano, 2010, p. 74 e p. 81.

[28] Corte di giustizia, sentenza del 21 maggio 2015, causa C-322/14, *Jaouad El Majdoub c. CarsOnTheWeb.Deutschland GmbH*.

[29] Corte di giustizia, sentenza *Jaouad El Majdoub, cit.*, parr.24 ss.

[30] Corte di cassazione, SS.UU., ordinanza del 19 settembre 2017, n. 21622.

[31] Relativamente alla giurisprudenza di merito l'orientamento non è stato univoco. In un primo momento si riteneva che nell'e-commerce continua ad essere necessaria una formale approvazione delle clausole vessatorie, cosicché è necessario che l'accordo sia specificamente sottoscritto dall'acquirente, parte contrattuale decisamente più debole. Pertanto, ai fini della validità di una clausola vessatoria contenuta in un modulo contrattuale *on line* è necessaria la specifica sottoscrizione della stessa da assolversi con l'utilizzo della firma digitale dell'aderente, non essendo sufficiente il mero click di approvazione del testo contrattuale (Tribunale di Catanzaro con sentenza del 30 aprile 2012). A seguito della pronuncia delle Sezioni Unite, la giurisprudenza di merito ha cambiato orientamento affermando che, aderendo alla tesi suddetta, si finirebbe col trasformare in via pretoria tutti i contratti telematici in contratti a forma vincolata (Tribunale di Napoli con sentenza n. 2508 del 13 marzo 2018).

[32] Si veda: Corte di Cassazione, SS.UU., ordinanza n. 1311 del 19 gennaio 2017.

[33] Ancora Corte di cassazione, SS.UU., n. 1311, *cit.*; SS.UU., ordinanza del 1 febbraio 2010, n. 2224 e Corte di giustizia, sentenza del 3 luglio 1997, causa C-269/95, *Benincasa c. Dantaltik s.r.l.*; sentenza del 9 novembre 2000, causa C-387/98, *Coreck Maritime GmbH c. Handelsveem BV e altri*.

[34] Corte di giustizia, sentenza del 8 marzo 2018, causa C-64/17, *Saey Home & Garden NV/SA c. Lusavouga-Máquinas e Acessórios Industriais SA*, par.24; sentenza del 28 giugno 2017, *Georgios Leventis e Nikolaos Vafeias c. Malcon Navigation Co. ltd., e Brave Bulk Transport ltd.*, causa C-436/16, par. 39 e giurisprudenza ivi citata.

[35] È bene precisare che il regolamento attribuisce tale preminenza alle sole convenzioni che riguardano «materie particolari» di cui gli Stati membri dell’Unione siano parti contraenti e tra esse vi rientra la Convenzione di Montreal che ha quale specifico oggetto l’unificazione delle norme, *in primis* (ma non solo) quelle in materia di giurisdizione, relative al trasporto aereo.

[36] Per più ampie considerazioni sul punto si legga: S.M. Carbone, C.E. Tuo, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale*, cit., Torino, 2016, p. 13.

[37] Su tale argomento si veda tra tanti: A. F. Uricchio, *Le frontiere dell’imposizione tra evoluzione tecnologica e nuovi assetti istituzionali*, Bari, 2010, p. 51; N. Irti, *Norma e luoghi. Problemi di geodiritto*, Bari, 2006, p. 65.

[38] Si ricordi, infatti, che nel caso di specie non era stato possibile procedere all’acquisto del titolo di viaggio senza *flaggare* tutte le clausole, tra cui quella di deroga alla giurisdizione.