



3561120

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
SEZIONI UNITE CIVILI

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Oggetto

- GIOVANNI MAMMONE - Primo Presidente -
- FRANCESCO TIRELLI - Presidente Sezione -
- ROSA MARIA DI VIRGILIO - Presidente Sezione -
- FELICE MANNA - Presidente Sezione -
- ANDREA SCALDAFERRI - Presidente Sezione -
- ENRICA D'ANTONIO - Consigliere -
- ERNESTINO LUIGI BRUSCHETTA - Consigliere -
- ALBERTO GIUSTI - Consigliere -
- LINA RUBINO - Rel. Consigliere -

REGOLAMENTI DI
GIURISDIZIONE

Ud. 24/09/2019 -
CC

R.G.N. 31426/2018
non 3561
Rep.

CI

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

sul ricorso 31426-2018 proposto da:

....., E, elettivamente
domiciliati in ROMA, presso lo studio dell'avvocato
....., rappresentati e difesi dall'avvocato '.....'

- ricorrenti -

Contro

RYANAIR DAC., in persona del legale rappresentante pro tempore,
elettivamente domiciliata in ROMA, presso lo
..... rappresentata e
difesa dagli avvocati e

428
19

fosse condannata quanto meno al rimborso del costo dei biglietti, incassato per un servizio non reso.

3. - All'udienza del 19.7.2018 la compagnia aerea, costituitasi in udienza, eccepiva 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 Balbriggan District Court Office* irlandese.
4. - Il giudice rinviava la causa per la precisazione delle conclusioni sulla questione di giurisdizione all'udienza del 15.11.2018.
5. - In data 23.10.2018 i ricorrenti notificavano il ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione alla controparte ed il giudizio veniva sospeso.
6. - Resiste Ryanair DAC con controricorso.
7. - Il Procuratore Generale ha depositato le sue conclusioni scritte, in cui chiede affermarsi la giurisdizione del giudice irlandese.

LE RAGIONI DELLA DECISIONE

1. - Il ricorso.

1.1. - I ricorrenti sottolineano che l'eccezione di giurisdizione esclusiva del giudice irlandese, sollevata dalla società di trasporto aereo irlandese si fonda sulla clausola di proroga della giurisdizione al punto 2.4. delle condizioni generali di trasporto, effettivamente selezionata mediante segno di spunta dagli acquirenti *on line* per poter acquistare il titolo di viaggio e destinata ad operare in

riferimento ai contratti di mero trasporto (quindi non per i contratti con i quali il consumatore acquista insieme volo e soggiorno).

1. 2. - I ricorrenti premettono che per acquistare un biglietto *on line* è necessario accettare la clausola, che sul punto della validità della clausola si è formato un contrasto tra i giudici di merito, e che l'eventuale affermazione di una giurisdizione esclusiva del giudice del luogo ove ha sede la compagnia aerea (nel caso di specie, Irlanda) in relazione alle controversie aventi ad oggetto il trasporto aereo di passeggeri di una primaria compagnia aerea in linea generale introdurrebbe una *ingiustificata disparità di trattamento* tra quanti acquistano solo il titolo di viaggio e quanti acquistano il pacchetto comprensivo di volo più albergo (per i quali soltanto varrebbe il più favorevole foro del consumatore previsto dal Reg. UE n. 1215/2012) e, di fatto, scoraggerebbe massicciamente i consumatori dall'agire a tutela dei loro diritti.

1.3 . - Ricostruiscono il quadro normativo affermando che ai fini della individuazione della giurisdizione, alla controversia in esame non si applica, come sostiene la compagnia aerea, il Reg. UE n. 1215\2012, in particolare gli artt. 25 e 17, comma 3 di esso, in virtù della disposizione contenuta nell'art. 71 dello stesso regolamento, che prevede che rimangano impregiudicate, se esistenti, le convenzioni tra gli Stati *"che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari"*.

1.4 . - In virtù di questa disposizione, tra Italia e Irlanda, in materia di trasporto aereo, si continua ad applicare -nella ricostruzione dei ricorrenti- la convenzione di Montreal 28 maggio 1999 *"per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale"*.

1.5 . - Aggiungono che lo stesso articolo 2.4. delle condizioni generali di trasporto Ryanair, richiamato dalla compagnia aerea, nel fissare la giurisdizione del giudice irlandese fa salvo quanto comunque previsto

dalla "Convenzione", per essa intendendosi pacificamente la Convenzione di Montreal.

1.6 . - La Convenzione di Montreal ha il primato sulle disposizioni contrattuali, fissa all'art. 33 una serie di criteri alternativi per individuare il giudice competente, a scelta dell'attore, e all'art. 49 fissa la regola della propria imperatività e della nullità di tutte le clausole ad essa contrastanti contenute nei contratti di trasporto.

1.7 . - Quindi, nella ricostruzione dei ricorrenti, la stessa clausola delle condizioni generali sulla quale la compagnia aerea fonda l'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice italiano rinvierebbe direttamente alla convenzione di Montreal e ai criteri di determinazione della giurisdizione da essa indicati (tra i quali vi è quanto meno il criterio del paese di destinazione del volo che consente di radicare in Italia la giurisdizione); diversamente opinando, la clausola dovrebbe ritenersi nulla, perché contrastante con la convenzione di Montreal che è norma imperativa pattizia.

1.8 . - Aggiungono i ricorrenti che, individuata correttamente da parte di essi attori la giurisdizione in Italia, quale paese di destinazione del volo, in applicazione della Convenzione di Montreal ed in particolare facendo uso di uno dei criteri alternativi fissati dall'art. 33 della Convenzione stessa, la competenza si individui sulla base delle norme interne, e quindi che gli attori, consumatori, hanno scelto correttamente di adire l'ufficio giudiziario del loro luogo di residenza.

2 . - Il controricorso.

2.1. - La controricorrente Ryanair sostiene invece che la ricostruzione normativa dei ricorrenti sia errata, in quanto al caso di specie - avente ad oggetto, sulla base delle domande formulate dai ricorrenti davanti al giudice di pace, i danni da cancellazione del volo e mancata assistenza - non si applica, *ratione materiae*, la Convenzione di Montreal, ma il regolamento UE n. 1215 del 2012, concernente la

competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.

2.2. - Sostiene infatti la controricorrente che la Convenzione si occupi, tra le varie categorie di eventi dannosi che prende in considerazione, dei danni da ritardo del volo ma non dei danni da mancata partenza o da soppressione, cioè si occuperebbe dei danni da difettosa esecuzione della prestazione ma non da mancata esecuzione della prestazione stessa: dal suo ambito di applicazione resterebbe esclusa quindi l'ipotesi più grave, verificatasi nel caso di specie, in cui il volo in relazione al quale i ricorrenti avevano acquistato il titolo di viaggio è stato soppresso.

2.3. - Esclusa l'applicabilità della Convenzione di Montreal, la compagnia aerea controricorrente ritiene che la giurisdizione si determini facendo applicazione dei criteri fissati dal Regolamento UE.1215 del 2012, ed in particolare sulla base dell'art. 25, che consente alle parti di attribuire in via esclusiva la giurisdizione al giudice di uno Stato secondo criteri preindividuati, purchè per iscritto, con la precisazione che per scelta per iscritto si intende, nel commercio *on line*, qualsiasi comunicazione con mezzi elettronici che permetta una registrazione durevole dell'accordo attributivo della competenza, secondo quanto affermato anche dalla Corte di Giustizia (nel procedimento C-322\14), richiamata da Cass. S.U. n. 21622 del 2017.

2.4. - E' sempre il predetto Regolamento n. 1215 del 2012 sulla giurisdizione che, all'art. 17, esclude per i contratti di mero trasporto aereo l'applicabilità di quella sezione del medesimo Regolamento che stabilisce i *fori speciali per il consumatore*.

2.5. - Anche l'interpretazione data dai ricorrenti all'art. 71 del medesimo Regolamento, nella ricostruzione della compagnia aerea controricorrente, sarebbe errata: secondo la compagnia aerea la disposizione si interpreta nel senso che prevalgono le convenzioni in caso di rapporti con paesi terzi, non quando il paese di partenza e di atterraggio del volo siano entrambi appartenenti all'Unione Europea.

3. - Le conclusioni della Procura generale.

3.1.- Il Procuratore generale condivide la ricostruzione della compagnia aerea controricorrente, e conclude nel senso della sussistenza della giurisdizione del giudice irlandese, affermando che non si applica la convenzione di Montreal perché la stessa non disciplina come si individua il giudice avente giurisdizione nelle ipotesi di cancellazione del volo, ma solo in caso di ritardo e in tutti gli altri casi di danni provocati, alle cose o alle persone dal volo stesso.

4. - La giurisdizione.

Le conclusioni del Procuratore generale non possono essere condivise. Deve affermarsi che, nel caso di specie, sussiste la giurisdizione del giudice italiano.

4.1. - Preliminarmente, va detto che il Regolamento CE n. 261 del 2004 che istituisce "Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato e che abroga il Regolamento n. 295 del 1991", sulla base del quale hanno agito i due acquirenti dei biglietti aerei del volo soppresso, non contiene criteri riguardanti la competenza giurisdizionale ma detta esclusivamente la griglia minima di tutela in favore di viaggiatori aerei che si trovino nelle peculiari situazioni in esso indicate e quindi le sue disposizioni non sono funzionali alla risoluzione della questione di giurisdizione sollevata.

4.2. - L'eccezione di difetto di giurisdizione sollevata da Ryanair si fonda sull'inserimento, nelle condizioni generali di trasporto, dell'art. 2.4., contenente la c.d. clausola di proroga della giurisdizione in esclusiva, che prevede: "Salvo quanto altrimenti stabilito dalla Convenzione o dalla legge applicabile, il vostro contratto di trasporto con noi, i presenti termini e condizioni di trasporto e il nostro regolamento saranno regolati e interpretati nel rispetto della legge irlandese, e qualunque controversia che dovesse insorgere da o in relazione a questo contratto sarà soggetta alla competenza esclusiva dei tribunali irlandesi".

4.3. - Non si contesta nel caso di specie, da parte dei ricorrenti, che la clausola sia stata accettata dall'acquirente spuntando la relativa casella nel modulo di acquisto compilato *on line*, secondo il sistema in uso del *point and click*, passaggio necessario per poter concludere l'acquisto con il pagamento in modalità elettronica, né che il testo delle condizioni generali di contratto fosse accessibile e scaricabile aprendo un *link*. Non è stata posta in discussione, nel caso di specie, la validità e la vincolatività per l'aderente delle condizioni generali di contratto in tal modo incluse nei contratti conclusi *on line*, accettate flaggando la relativa casella (in senso positivo alla validità di tali clausole, in conformità a quanto affermato dalla Corte di Giustizia con la sentenza 21 maggio 2015, C- 322/14, *Cars on the web* si è espressa Cass. S.U. n. 21622 del 2017, secondo la quale "tali modalità di stipulazione dell'accordo di proroga della giurisdizione devono ritenersi valide in base al disposto dell'art. 23, par. 1, del richiamato regolamento Bruxelles I, a mente del quale la forma scritta, imposta per tali accordi, «comprende qualsiasi comunicazione con mezzi elettronici che permetta una registrazione durevole dell'accordo attributivo di competenza»: la Corte di giustizia dell'Unione europea, infatti, ha statuito che, ove la clausola di proroga

della giurisdizione sia contenuta in condizioni generali di contratto disponibili mediante accesso ad un sito Internet, si è in presenza di «una comunicazione elettronica che permette di registrare durevolmente tale clausola, ai sensi di tale disposizione, allorché consente di stampare e di salvare il testo di dette condizioni prima della conclusione del contratto».

4.4. – Va premesso, come criterio interpretativo generale, che alla luce della costante giurisprudenza tanto della Corte di giustizia quanto di queste stesse Sezioni unite, le clausole di proroga della competenza giurisdizionale vanno interpretate in senso rigorosamente restrittivo (v. da ultimo, Cass. S.U. n. 1311 del 2017).

Deve ritenersi, secondo quanto segnalato dai ricorrenti, che la stessa regola contrattuale si autolimiti lasciando fuori dalla operatività della clausola di proroga della giurisdizione, che obbligherebbe le parti a rivolgersi per ogni controversia al giudice irlandese, il caso che sia altrimenti disposto dalla Convenzione: laddove, nelle definizioni riportate nelle condizioni generali è chiaramente identificata la “Convenzione”, cui il contratto fa più volte riferimento senza altra specificazione, nella Convenzione di Montreal 28 maggio 1999, per l’unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale.

Del resto, diversamente opinando, la clausola sarebbe nulla, perché la Convenzione, all’art. 49 fissa la regola della propria imperatività e della nullità di tutte le clausole ad essa contrastanti contenute nei contratti di trasporto internazionale a cui essa si applica.

Pertanto, poiché alla Convenzione di Montreal l’Italia (e anche l’Irlanda) ha aderito, è alla predetta convenzione che occorre far riferimento per individuare il giudice avente giurisdizione nel caso concreto, ed in particolare all’art. 33 della predetta Convenzione, che prevede come debba individuarsi la competenza giurisdizionale

indicando vari, possibili criteri alternativi: "1. L'azione di risarcimento 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".

4.5. -Non può ritenersi che la controversia in esame, per il suo oggetto, in cui il *petitum* è volto ad ottenere l'indennità compensativa ed il risarcimento dei danni per la soppressione del volo, rimanga fuori dall'ambito di applicazione della Convenzione, *ratione materiae*, come sostenuto dalla controricorrente.

Nel capo III della predetta Convenzione vengono enunciate le categorie di fattispecie alle quali essa si applica: morte e lesione dei passeggeri e danni ai bagagli (art. 17), danni alla merce (art. 18), danni da ritardo (art. 19, che così recita: "il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostri etc...").

Nella ricostruzione di Ryanair, nei danni da ritardo non sarebbero compresi i danni da soppressione del volo, che non ricadrebbero nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal, e pertanto ad essi sarebbe applicabile il regolamento UE n. 1215 del 2012, e la clausola di esclusiva inserita nel contratto sarebbe pienamente operativa. Questa interpretazione riduttiva non appare consentita dalla lettera della norma né compatibile con la sua *ratio*.

La controricorrente si fonda sull'argomento letterale, dando una sua personale interpretazione del dato letterale stesso: la convenzione fa esclusivamente riferimento al danno da ritardo, e il danno da ritardo (del volo) è diverso, nella interpretazione di Ryanair, dal danno da soppressione (del volo). E tuttavia, non vi è alcun riferimento al volo nel testo sopra riportato: il riferimento è al ritardo nel trasporto aereo, oggetto della convenzione, e tale riferimento deve intendersi al

compimento della complessiva operazione di trasporto aereo dedotta in contratto fino alla sua destinazione finale. Tale ritardo può poi, a seconda dei casi, concretizzarsi in un ritardo del volo di andata, del volo di ritorno, nel protrarsi dello scalo fino a perdere la coincidenza, nella soppressione di uno dei due voli con necessità di sostituirlo con un altro. Anche la soppressione del volo, che si è verificata nella specie, è normalmente causa di un ritardo nel completamento della complessiva operazione di trasporto aereo fino a destinazione, foriero di disagi o di danni per gli interessati.

Al di là del fatto che lo stesso dato testuale non consente di condividere l'opzione interpretativa propugnata dalla controricorrente (la convenzione si occupa solo del ritardo del volo, e non anche delle ipotesi di soppressione) è per contro evidente che l'interpretazione complessiva dell'articolo, volto a coprire le principali ipotesi di danni alle persone e alle cose connesse con il trasporto aereo internazionale rimarrebbe incongruamente limitata se si ritenesse che la più grave ipotesi di inadempimento (la soppressione del volo) ne rimanga estranea, mentre sarebbe attinta da essa la più tenue, quella del ritardo (questa Corte si è già pronunciata, recentemente, nel senso di ritenere ricadenti sotto l'ambito di applicazione della Convenzione entrambe le ipotesi, del ritardo e della soppressione del volo (v. Cass. S.U. n 18257 del 2019, e Cass. n. 1584 del 2018).

4.6. - Neppure può condividersi la ricostruzione della controricorrente laddove invoca l'applicazione degli artt. 25 e 17 del reg. UE 1215\2012 ai fini della individuazione del giudice avente giurisdizione e li ritiene prevalenti sulla convenzione di Montreal. E' lo stesso Regolamento infatti che, per prevenire eventuali conflitti, prevede al considerando 35 *.. "che il presente regolamento non incida sulle convenzioni alle quali gli Stati membri aderiscono e che riguardano materie specifiche"* e nel testo contiene una norma specifica per

dirimere i conflitti nell'ipotesi di concorrente applicabilità della normazione convenzionale e di quella europea, l'art. 71, che prevede che *"il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari"*.

La specialità della Convenzione è poi evidente in quanto, laddove il predetto Regolamento concerne in generale la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, la Convenzione di Montreal ha lo specifico e circoscritto oggetto di unificare alcune norme, prima di tutto in materia di giurisdizione ma non solo, relative al trasporto aereo internazionale.

4.7. - Si aggiunga che non potrebbe invece fondarsi la giurisdizione del giudice italiano facendo riferimento al foro del consumatore come regolamentato dal predetto articolo 17 del regolamento n. 1215/2012 perché, come ricostruito già da Cass. S.U. n. 18257 del 2019 e dalla Corte di Giustizia con la sentenza C-464/2018, l'articolo 17 del regolamento n. 1215/2012, che si occupa della competenza in materia di contratti conclusi dai consumatori, il predetto regolamento non può essere applicato perché il paragrafo 3 stabilisce espressamente la sua esclusione nel caso di contratti di mero trasporto *"che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale"*, come nella specie, secondo la univoca prospettazione delle parti.

4.8. - Ai fini della individuazione del giudice avente giurisdizione a conoscere della controversia avente ad oggetto la compensazione pecuniaria per il ritardo nello svolgimento delle operazioni di trasporto aereo, nel senso sopra indicato, subito da acquirenti domiciliati in

Italia, anche se il contratto concluso con la compagnia aerea contenga una clausola di proroga della giurisdizione, si applicano quindi i criteri di collegamento indicati dall'art. 33 della Convenzione di Montreal.

In particolare, nel caso di specie, la giurisdizione si radica in Italia sia in applicazione del criterio di collegamento del luogo di destinazione del viaggio, sia in applicazione del criterio di collegamento del "luogo ove è sito lo stabilimento del vettore che cura la conclusione del contratto". Tale luogo infatti coincide, nel caso di acquisto *on line* di biglietti per il trasporto aereo internazionale, secondo la articolata rielaborazione interpretativa operata da Cass. n. 18257 del 2019 (all'esito di una complessiva riflessione sul disancoramento da qualsiasi riferimento spaziale, per i contratti conclusi *on line*, rispetto alla collocazione geografica di agenzie o filiali della compagnia aerea e sulla incontestata asimmetria contrattuale delle parti), con il domicilio degli acquirenti - quale luogo nel quale gli stessi siano venuti a conoscenza dell'accettazione della proposta formulata con l'invio telematico dell'ordine e del pagamento del corrispettivo.

P.Q.M.

Dichiara la giurisdizione del giudice italiano.

Così deciso nella camera di consiglio della Corte di cassazione il 24 settembre 2019

Il Presidente

Giovanni Mammone



IL CANCELLIERE
Paola Francesca CAMPOLI

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

oggi, 13 FEB 2020

IL CANCELLIERE
Paola Francesca CAMPOLI

