PROCEDIMENTI DI COGNIZIONE

Azione contro compagnia aerea e giurisdizione italiana – I cinque criteri previsti dalla Convenzione di Montreal prevalgono sul Reg. UE Bruxelles I bis e possono consentire al passeggero di radicare l'azione nel proprio Stato di residenza

di **Giacomo Ubertalli**

Trib. Biella, 16 giugno 2016 – G.U. Silvia Vaghi

Giurisdizione – Trasporto aereo di persone – Convenzione di Montreal – Reg. UE 1215/2012 – prevalenza della norma convenzionale su quella comunitaria (art. 71, Reg. UE 1215/2012)

Giurisdizione – Trasporto aereo di persone – Convenzione di Montreal – sinistro occorso a passeggero residente in Italia - giurisdizione italiana – sussiste (art. 33, comma 2°, Conv. Montreal, art. 2059 c.c.)

[1] I criteri di cui all'art. 33 della Convenzione di Montreal prevalgono su quelli individuati dal Reg. UE 1215/2012 (c.d. Bruxelles I bis*) in forza del principio di specialità previsto* dall'*art. 71, comma 2°, lett. a) del predetto Regolamento.*

[2] In caso di controversia tra compagnia aerea straniera e passeggero relativa all'accertamento del diritto al risarcimento del danno non patrimoniale occorso a quest'ultimo, sussiste la giurisdizione del giudice italiano secondo quanto previsto dall'art. 33, comma 2° della Convenzione di Montreal allorquando il passeggero danneggiato risieda in Italia.

CASO

[1-2] Il Tribunale di Biella affronta la problematica della sussistenza della giurisdizione italiana nell'ambito di una controversia promossa da un passeggero, di nazionalità italiana, contro una compagnia aerea estera e relativa all'accertamento della responsabilità di quest'ultima per il sinistro, occorso in terra straniera, subito dal passeggero durante un viaggio aereo internazionale, con contestuale richiesta di risarcimento del danno, sia patrimoniale, sia non patrimoniale derivante dalla lesione della propria sfera psichica con riflessi anche sulla vita relazionale.

SOLUZIONE

[1-2] Il Tribunale di Biella afferma la giurisdizione italiana sulla base dei criteri previsti

dall'art. 33 della "Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale" firmata a Montreal il 28 maggio 1999 (che sostituì la precedente Convenzione di Varsavia del 1929). In particolare, per quanto qui di interesse,

- il Tribunale non ha fatto applicazione dei criteri previsti dal Reg. UE 1215/2012, ritenendo prevalenti quelli previsti dalla Convenzione di Montreal in base al principio espresso dall'art. 71, comma 2°, lett. a) del predetto Regolamento;

- il Giudice di merito, (anche) in forza del criterio previsto dall'art. 33, comma 2°, Conv. Montreal, ha affermato la giurisdizione italiana in quanto il passeggero vittima del sinistro, a prescindere dalla tipologia di danno non patrimoniale lamentato, è residente in Italia.

QUESTIONI

[1] Il Tribunale di Biella, condivisibilmente, afferma la prevalenza dei criteri di individuazione della giurisdizione previsti dalla Convenzione di Montreal rispetto a quelli disciplinati dal Reg. UE 1215/2012 (c.d. *Bruxelles I bis*).

La norma comunitaria, infatti, pur astrattamente applicabile al caso di specie (trattandosi di controversia in materia civile rientrante nel perimetro di applicazione del Reg. UE 1215/2012), contiene una clausola (art. 71, comma 2°, lett. a) che fa salva l'applicazione di una convenzione internazionale che disciplina la competenza giurisdizionale in una specifica materia.

È questa un'applicazione del principio di specialità, previsto – oltre che dal nostro ordinamento interno – anche dal previgente Reg. CE 44/2001 nei medesimi termini sopra indicati (cfr. Corte di Giustiza UE, 4 settembre 2014, n. 157/2013, in *Dir. Comunitario on line*, 2014, secondo cui, però, l'applicazione delle regole previste dalla convenzione non può pregiudicare i principi sottesi alla cooperazione giudiziaria in materia civile e commerciale all'interno dell'Unione europea).

(2) il Tribunale ha quindi verificato se potesse sussistere la giurisdizione italiana sulla base dei cinque criteri previsti dall'art. 33 Conv. Montreal facendo, tra l'altro, applicazione del criterio speciale previsto dal secondo comma della citata norma che ammette la giurisdizione del Giudice del luogo ove il passeggero risiede o è domiciliato al momento del sinistro, a condizione che (i) da/verso tale Stato il vettore svolga il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un accordo commerciale; (ii) in tale Stato il vettore eserciti la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale ha un accordo commerciale.

Tale criterio, disciplinato dall'art. 33, comma 2° è stato introdotto con la Convenzione di Montreal per il solo caso di "danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero" (nel testo inglese: "*damage resulting from the death or injury of a passenger*") con l'obiettivo di

tutelare maggiormente il passeggero danneggiato consentendogli di radicare il giudizio contro la compagnia aerea nel proprio Stato di residenza (sul punto cfr. CARBONE, *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel traporto aereo: la soluzione della convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. Dir. Int. Priv. Proc.*, 2000, 5).

In dottrina e giurisprudenza si discute sull'interpretazione del termine "*injury*" ("*lésion corporelle*" nel testo francese; per una panoramica su tale problematica interpretativa, cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo,* in *Trattato di diritto civile e commerciale*, a cura di CICU e MESSINEO, XXVI, t. 3, Milano, 2001, 838).

In particolare, non è chiaro se con tale termine la Convenzione abbia voluto contemplare anche il danno c.d. morale, vale a dire il pregiudizio derivante da una sofferenza soggettiva in sé considerata che, tuttavia, non si è risolto in una degenerazione patologica (sull'evoluzione del concetto di danno morale, cfr. ASTONE, in *Comm. C.C.*, a cura di Schlesinger, Milano, 2012, art. 2054, 103 e s.).

Nel caso di specie, l'attore agiva, oltre che per il risarcimento del danno patrimoniale (che non consente l'utilizzo del citato criterio, ma in relazione al quale il Tribunale ha ritenuto di affermare la giurisdizione italiana in base al criterio del domicilio del vettore di cui all'art. 33, comma 1°, Conv. Montreal, avendo la compagnia aerea una rappresentanza generale in Italia), anche per il risarcimento del danno non patrimoniale derivante dalla lesione della propria sfera psichica, con riflessi anche sulla vita relazionale.

Il Tribunale di Biella, pur ritenendo applicabile il criterio di cui all'art. 33, comma 2°, Conv. Montreal, non ha fornito una motivazione soddisfacente sulla sussunzione di tale tipo di danno nella categoria di "injury".

Da ricordare che l'art. 17, comma 1°, Conv. Montreal, definendo il danno risarcibile secondo la Convenzione, prevede la responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali del passeggero utilizzando il termine "*injury*" con l'aggiunta di "*bodily*", quasi a voler escludere quelle tipologie di danno non patrimoniale che non si risolvono in una lesione all'integrità fisica del danneggiato. Tuttavia, la Corte di Giustizia dell'Unione Europea, interpretando estensivamente il termine "*damage*" contenuto nell'art. 17, comma 2° della Convenzione (che disciplina il perimetro della responsabilità del vettore per la perdita o il deterioramento del bagaglio) ha espressamente riconosciuto la risarcibilità anche del danno morale (cfr. Corte di Giustizia U.E., 6 maggio 2010, in *Foro It.*, 2010, IV, 325).

Se, dunque, la giurisprudenza riconosce la risarcibilità del danno morale nell'ipotesi perdita del bagaglio, sarebbe del tutto irragionevole, oltre che in contrasto con la finalità di maggior tutela del passeggero esplicitata dalla Convenzione (che – si rammenti - costituisce anche la *ratio* dell'introduzione del criterio di cui all'art. 33, comma 2°, Conv. Montreal) non accordare questo tipo di danno nella più grave ipotesi di sinistro occorso direttamente alla persona del passeggero (in questi termini RUSSO, *Su alcune questioni di giurisdizione e competenza in materia di trasporto aereo*, in *Dir. Trasp.*, 2006, 767; *contra*, BUSTI, *op. cit.*, 839, n. 971; in

giurisprudenza cfr. Trib. Roma, 26 aprile 2011, in *pluris-cedam.utetgiuridica.it*; *contra* District Court for the Southern District of New York, 25 luglio 1996, Longo vs Air France, in 25 *Avi*, 17.629)