VOLI TRANSNAZIONALI E PERDITA, DISTRUZIONE O RITARDATA CONSEGNA DEL BAGAGLIO: QUALE COMPETENZA GIURISDIZIONALE E QUALE LEGGE APPLICABILE

Nel caso di perdita, distruzione o ritardata consegna del bagaglio al passeggero in occasione di voli transnazionali, uno dei problemi che si pone è quello di individuare lo Stato “legittimato” a trattare della controversia ed ancora quale sia il giudice territorialmente competente e la legge applicabile.
Già nel lontano 1929 veniva sottoscritta a Varsavia una convenzione per l’unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, il cui testo venne poi modificato dal protocollo dell’Aja del 28 settembre 1955.
Successivamente, nel 1999, detta convenzione fu quasi completamente soppiantata dalla Convenzione di Montreal la quale “si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo”.
Dunque, la Convenzione di Varsavia, pur se rimasta formalmente in vita, si applica solo in minima parte, laddove non disciplinata dalla convenzione di Montreal, la quale in definitiva disciplina il trasporto internazionale, ed in particolare ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parti o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte”.
L’articolo 33 della Convenzione disciplina la “competenza giurisdizionale” stabilendo che “1. 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”.
Di particolare importanza, è poi il comma 4 del medesimo articolo 33 il quale prevede che “si applicano le norme procedurali del tribunale adito”.
Ciò detto, è utile ancora evidenziare come la convenzione di Varsavia sia stata pure recepita a livello di Unione Europea. In particolare, si segnale la decisione del Consiglio dell’Unione Europea del 5 aprile 2001 relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) (2001/539/CE) la quale, avendo ritenuto “opportuno che i vettori aerei della Comunità europea operino secondo regole uniformi e precise in materia di responsabilità per danno e che queste regole siano identiche a quelle applicabili ai vettori di paesi terzi”, e che “la Comunità ha partecipato alla conferenza diplomatica internazionale di diritto aereo svoltasi a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999 che ha portato all'adozione della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) ed ha firmato tale convenzione il 9 dicembre 1999”, ha approvato per conto della Unione Europea la convenzione di Montreal.
Si evidenzia infine il regolamento (CE) 889/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13.5.2002 che ha sostanzialmente recepito il contenuto della convenzione di Montreal.
Altro problema che si è posto è verificare se l’articolo 33 della Convenzione di Montreal si limiti

ad individuare lo Stato che ha giurisdizione per la trattazione della controversia, ovvero se si spinga sino a determinare i criteri di individuazione del giudice territorialmente competente all'interno dello Stato al quale spetterebbe la giurisdizione.
Tanto per fare un esempio, nel caso in cui il soggetto danneggiato fosse un passeggero italiano con residenza a Roma ma il vettore avesse la sede principale a Milano (e si suppone che il luogo di destinazione si trovi in Francia), si tratta di stabilire se tale trasportato, avendo optato di rivolgersi al giudice italiano, possa avvalersi dello speciale Foro del consumatore (giudice del luogo di residenza) ovvero se debba necessariamente rivolgersi al giudice del luogo ove il vettore ha la sede principale della sua attività.
Sembra prevalere tale ultima interpretazione, e ciò sia in base al dato letterale della Convenzione, sia in base ad una interpretazione sistematica della convenzione medesima (MONTANARI, Sull'interpretazione della convenzione di Varsavia in materia di giurisdizione e competenza territoriale nel trasporto aereo internazionale).
Dunque, il diritto internazionale, nella specie, prevale sulla norma di diritto interno, quand'anche la stessa sia inderogabile.
Tale principio è stato affermato in Italia da numerose sentenze dei giudici di merito, ed in particolare dai Giudici di Pace (cfr. Giudice di Pace Napoli, 9 maggio 2007; Giudice di Pace di Bassano del Grappa, 24 marzo 2007))
Tuttavia la Corte di Cassazione, tranne alcune isolate ipotesi, è stata di contrario avviso. Sul punto si veda Cass. civile sez. III - 15/07/2005 n°15028 secondo cui "l'art. 28 della convenzione di Varsavia del 1929 ha affidato al criterio del collegamento a uno dei fori alternativi contemplati dalla norma in oggetto l'individuazione dello Stato aderente, in cui è giustificato radicare la giurisdizione per tali controversie, ed ha lasciato all'ordinamento giuridico interno la disciplina del processo introdotto innanzi al giudice dello Stato aderente, disciplina necessariamente comprendente le regole della competenza territoriale interna, esse pure regole di procedura".
Il contrasto con gli orientamenti di segno contrario è stato (in parte ed implicitamente) risolto dall'intervento delle Sezioni Unite (Cass. Civ. Sez. un. 14/06/2006 n°13689) secondo cui "In materia di giurisdizione sulle controversie relative al trasporto aereo internazionale, l'art. 28 della convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 19 maggio 1932 n. 841), come integrata dal protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955 (ratificato con l. 3 dicembre 1962 n. 1832), stabilisce che l'azione di responsabilità può essere promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di una delle altre parti contraenti, sia davanti al tribunale del domicilio del vettore, sia dinanzi a quello della sede principale della sua attività, sia davanti al tribunale del luogo di destinazione o, infine, adendo il giudice competente nel luogo ove il vettore possiede uno stabilimento a cura del quale il contratto è stato concluso. Quest'ultimo criterio di collegamento, rilevante ai fini della giurisdizione, ponendo riferimento al luogo in cui il vettore abbia uno stabilimento, implica che lo stesso, sia pure avvalendosi dell'opera di soggetti estranei ad esso, quale può essere un agente di viaggi, abbia concluso il contratto di trasporto, purché l'attività di tale agente faccia capo a tale stabilimento e non ad altra sede del vettore o addirittura ad altri soggetti.
Nella specie, la Suprema Corte, pur non affrontando specificamente il tema della estensione applicativa dell'articolo 28 della convenzione di Varsavia (articolo 33 della Convenzione di Montreal) lascia intendere che detta norma non riguardi la competenza territoriale, ma solo la individuazione dello Stato che ha la giurisdizione sul caso controverso.
Avv. Filippo Pagano

managing partner at clouvell