



**REPUBBLICA ITALIANA**

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE DI TRAPANI**

Il Giudice di Pace della sezione civile di Trapani, Dott. Vincenzo Vitale, ha pronunciato la seguente

**SENTENZA**

nella causa iscritta al n. 508/18 R.G. degli affari civili contenziosi, e promossa da

L.A.C. , nato in Michigan il *omissis* (c.f.: *omissis*), rappresentato e

difeso dall'avv. Dario Lombardo

**attore**

**contro**

Ryanair Ltd., in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, rappresentata e difesa dagli

Avv.ti Matteo Castioni, Roberta Musarella e Giovanni Ruisi

**convenuta costituita**

**Oggetto : Azione di risarcimento danni.**

**Conclusioni : come in atti.**

**FATTO E DIRITTO**

Con atto di citazione del 26/02/18, il sig. L.A.C. , conveniva in giudizio la Ryanair Ltd, al fine di essere risarcito in conseguenza dell'evento verificatosi in data 05/04/2015.

Essendo in possesso di un biglietto elettronico per trasporto aereo da Ancona a Trapani con la compagnia convenuta (con partenza programmata alle ore 11:35), l'attore subiva il ritardo dell'aeromobile, di oltre tre ore, onde richiedeva, a titolo di risarcimento, la compensazione pecuniaria stabilita, pari ad € 250,00.

Costituendosi in giudizio, la Ryanair in via preliminare eccepiva la carenza di giurisdizione del giudice adito, avendo parte attrice (attraverso la stipula del contratto di trasporto) dichiarato d'accettare le Condizioni Generali di Trasporto adottate dalla suindicata compagnia aerea, che al riguardo prevedono quale foro competente per la cognizione di eventuali controversie *“i Tribunali irlandesi”*.

Nel merito, la Ryanair rilevava che l'attore rinunciava di fatto ad imbarcarsi sul volo, che partiva in ritardo, a seguito di un pregresso guasto tecnico.

Orbene, preliminarmente si ritiene di dover rigettare l'eccezione sollevata dalla convenuta Ryanair. Al riguardo, ci si riporta alla propria giurisprudenza (per tutte, Gdp Palermo ord. n. 6561/2012 R.G.), secondo cui *“l'individuazione del foro competente innanzi al quale attivare una controversia giudiziale nei confronti di un vettore aereo è da operarsi alla stregua del dettato normativo di cui all'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999.*

*La norma 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.*

*La norma in questione individua, dunque, quattro fori alternativi innanzi al quale il passeggero ha facoltà di attivare una controversia nei confronti del vettore.*

*Preliminare, e per questo essenziale, questione rispetto alla corretta individuazione del foro come determinato dal suesposto criterio normativo è la corretta interpretazione della norma internazionale rispetto ai criteri processuali interni.*

*Sul punto è bene precisare che se da un lato non può fondatamente obiettarsi che sussista un rapporto di specialità tra la norma pattizia e quella processuale interna soprattutto in ragione della inequivoca intenzione del legislatore internazionale di dettare regole uniformi per disciplinare determinate materie attraverso regole di non controverso significato, è, parimenti, vero che il rapporto di specialità deve essere contenuto entro limiti ben precisi al fine di non correre il rischio di svuotare le norme processuali interne.*

Sul punto si condivide un chiarificatore intervento della Suprema Corte che con la sentenza n. 15028 del 2005 ha statuito che *“in materia di giurisdizione sulle controversie relative al trasporto*

*aereo internazionale la normativa internazionale uniforme richiama i fori alternativi solo come criteri di collegamento giurisdizionale e non come criteri di competenza, che rimane soggetta al regime interno dello stato in cui l'attore decide di intraprendere il giudizio”.*

La Suprema Corte ha, quindi, chiarito che il criterio di cui all'art. 33 della Convenzione di Montreal individua, in maniera tra loro concorrente, collegamenti finalizzati alla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a decidere sulla controversia.

Il criterio attiene, in definitiva, alla sola determinazione della giurisdizione e non già della competenza che, al contrario, rimane regolata dalle norme processuali interne.

Sul punto, peraltro, la giurisprudenza di merito è, sul punto, pressoché concorde (ex multis, Giudice di Pace di Caserta 11.04.2007, Giudice di Pace di Roma, sez. V, 29.09.2006, Giudice di Pace di Udine 02.03.2006, Giudice di Pace di San Donà di Piave 20.01.2006).

A tal proposito, va poi detto per inciso (come chiarito nell'ord. cit.) che *“dalle citate pronunce (cui si aggiungono le sentenze del Giudice di Pace di Rapallo dell' 7.11.2003 e del Giudice di Pace di Roma del 07.02.2002) si evince che il termine “tribunale” non determini né individui una competenza funzionale poiché il termine suddetto deve essere interpretato con “Ufficio Giudiziario” e non come uno specifico ed inequivoco riferimento al peculiare ufficio giudiziario presente nel nostro ordinamento.*

*Tale norma si riferisce infatti a qualsiasi organo giurisdizionale che eserciti la funzione di sua competenza in base alle normali regole processuali del proprio stato di appartenenza” (così, nello specifico, il Giudice di Pace di Roma, nella sentenza del 14.07.2004)”.*

Nel caso di specie, si applica dunque – come chiarito anche nella causa n. 2816/14 - *“la disciplina del Codice del Consumo (D.Lgs. 206/2005) che, in materia di contratti a distanza, stabilisce come sede del foro competente quella di residenza o domicilio eletto del consumatore.*

*In particolare, se il contratto è concluso on-line da un consumatore (come risulta emerso nella fattispecie per cui è causa, n.d.r.), la giurisprudenza della Suprema Corte ritiene “concluso il contratto nel luogo in cui il passeggero riceve conferma dell'acquisto del biglietto, ossia il luogo di residenza del consumatore” (così, Cass. Civ. 13642/2006 ; Cass. Civ. 11282/2001)”.*

In senso assolutamente analogo si è pronunciata poi la Suprema Corte in tema di vessatorietà di quelle clausole che – come nella fattispecie considerata - arrechino uno svantaggio che appaia

significativo, nel senso che sia tale da squilibrare il rapporto tra la posizione del professionista e la posizione del consumatore : i giudici della Cassazione hanno, così, confermato l'orientamento seguito con le pronunce del 28 giugno 2005, n. 13890 e del 23 febbraio 2007, n. 4208, secondo cui *“ai sensi dell'art. 1469-bis c.c., la presunzione di vessatorietà della clausola che stabilisce come sede del foro competente una località diversa da quella della residenza o del domicilio elettivo del consumatore”*, con la conseguenza che *“in assenza di trattativa individuale, la clausola derogatoria abusiva o vessatoria è colpita da inefficacia”* (Cass. 21 maggio 2008, n. 13051; Cass. 6 settembre 2007, n. 18743; Cass. 23 febbraio 2007, n. 4208).

Ciò posto, va ritenuta la propria competenza funzionale e territoriale in ordine alla cognizione della presente controversia.

Nel merito, va infine ritenuta la fondatezza della domanda attorea.

In *subiecta materia*, l'orientamento giurisprudenziale della Suprema Corte afferma *“la risarcibilità dei danni patiti dagli utenti di compagnie aeree per il ritardo (o l'inadempimento) nell'esecuzione del contratto di trasporto, allorché il vettore non dimostri di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno ex art. 942 cod. nav., ovvero non provi l'impossibilità della prestazione derivata da causa a lui non imputabile ex art. 1218 c.c.”* (per tutte, Cass. Civ. 25/08/1992 n. 9854).

Si condivide, poi, l'orientamento espresso dalla giurisprudenza comunitaria (per tutte, Corte di Giustizia Europea, sent. 19/11/2009), secondo cui *“gli artt. 5, 6 e 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 di tale regolamento quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo. Tuttavia, un siffatto ritardo non implica il diritto alla compensazione pecuniaria per i passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo”*.

Circostanza che, nel caso di specie, cparte convenuta non si dimostrava in grado di compiutamente provare, ex art. 2697 c.c.

Conseguentemente, appare legittimo accogliere la richiesta di danno patrimoniale, prevista ex art. 7, par. 1, lett. b) del Regolamento Comunitario 261/2004, norma che statuisce che *“in caso di cancellazione del volo il passeggero ha diritto ad una compensazione pecuniaria a carico del vettore aereo operativo, ammontante a 250,00 euro per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1.500 Km”*.

Per quanto concerne infine il mancato imbarco dell'attore, a seguito del ritardo aereo, si condivide l'orientamento espresso dalla giurisprudenza di merito (per tutte, Gdp Bari, sent. n.1713/17), secondo cui la rinuncia al volo da parte del passeggero, al momento dell'avvenuta conoscenza del ritardo, non costituisce una rinuncia al diritto all'indennizzo, previsto dal Regolamento CE n.261/2004: per il giudice di prime cure, infatti, la rinuncia al volo, che registra un ritardo già alla partenza superiore alle tre ore, non comporta alcuna decadenza dal diritto all'indennizzo, atteso che *“in un contratto a prestazioni corrispettive, se una parte/vettore non esegue esattamente la propria prestazione o comunque l'esecuzione cui questi era obbligato è impedita da circostanze inerenti alla sfera di organizzazione e controllo della società aerea obbligata, l'altra parte/passeggero ha diritto alla risoluzione del contratto (art. 1452 c.c.) fatto salvo il proprio diritto al risarcimento del danno. Il ritardo aereo, oltre le tre ore, di fatto ha pregiudicato l'interesse del creditore all'attuazione dello scambio negoziale (art. 1455 c.c.), conseguentemente, la rinuncia del passeggero può considerarsi un comportamento giustificato dall'inattuazione del rapporto contrattuale. Pertanto, la società è obbligata, comunque, a tenere indenne il trasportato mediante il pagamento della compensazione pecuniaria per inadempimento contrattuale nella misura di euro 250,00 in favore dell'attore”*.

Le spese di lite seguono infine la soccombenza e si determinano, in base ai parametri vigenti, nell'importo di € 330,00, oltre spese generali, Iva e Cpa.

**P. Q. M.**

Visti gli articoli di legge citati ;

In accoglimento delle domande attoree, spiegate dal sig. L.A.C. in data 26/02/2018, nei confronti della convenuta Ryanair Ltd, condanna quest'ultima al pagamento della compensazione pecuniaria, pari ad € 250,00, in favore dell'attore.

Condanna infine la convenuta Ryanair Ltd, in persona del legale rappr.te pro-tempore, alla refusione delle spese processuali, ammontanti ad € 330,00, oltre spese generali, Iva e Cpa, in favore del sig. L.A.C. , come sopra rappresentato e difeso.

**Così deciso in Trapani addì 18/06/2018.**

**Il Giudice di Pace  
Dott. Vincenzo Vitale**