

# Versione anonimizzata

Traduzione

C-606/20 – 1

## Causa C-606/20

### Domanda di pronuncia pregiudiziale

**Data di deposito:**

17 novembre 2020

**Giudice del rinvio:**

Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

9 novembre 2020

**Ricorrente in primo grado e in appello:**

EZ

**Resistente in primo grado e in appello:**

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

---

I.

[OMISSIS]

**Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)**

**Ordinanza**

Nella causa

tra il sig. EZ, [OMISSIS],

ricorrente in primo grado e in appello

[OMISSIS]

contro

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [OMISSIS] Madrid, Spagna,

resistente in primo grado e in appello

[OMISSIS]

la XXII Sezione civile del Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf)

in esito all'udienza del 23 ottobre 2020

[OMISSIS]

**ha così deciso:** [Or. 2]

Il procedimento è sospeso.

Ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b, e paragrafo 3, TFUE, viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione di interpretazione del diritto dell'Unione:

Se l'articolo 20, prima frase, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999, approvata a nome di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, ed entrata in vigore il 28 giugno 2004, debba essere interpretato nel senso che il vettore aereo sia esonerato in tutto o in parte dalla propria responsabilità per la perdita del bagaglio ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal nel caso in cui il passeggero trasporti nel bagaglio consegnato apparecchi elettronici nuovi o come nuovi, quali una fotocamera compatta, un *tablet* (iPad) e cuffie senza fili, invece che nel bagaglio a mano, senza informarne il vettore aereo, pur essendo stato possibile e ragionevole per il passeggero portare tali apparecchi con sé nel bagaglio a mano.

**Motivazione:**

**I.**

Il ricorrente [OMISSIS] EZ chiede il risarcimento dei danni alla compagnia aerea resistente IBERIA Lineas Aeras de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal ai sensi della Convenzione di Montreal (in prosieguo: la «CM») per la perdita del bagaglio.

Il ricorrente prenotava presso la resistente un volo da quest'ultima operato il 29 dicembre 2018 da Düsseldorf a Panama City via Madrid [OMISSIS]. All'inizio del viaggio, nell'aeroporto di Düsseldorf, il ricorrente consegnava una borsa da

viaggio. Non portava con sé bagaglio a mano. Oltre a capi di abbigliamento, il bagaglio consegnato conteneva, in particolare, i seguenti oggetti: **[Or. 3]**

- 1 x fotocamera compatta Cybershot, marchio: Sony, modello: DSX-RX 100 II, valore corrente: EUR 674,10, acquistata nell'estate 2018
- 1 x tablet, marchio: Apple, modello: iPad, capacità di archiviazione Cellular 128 GB, colore: grigio, valore corrente: EUR 512,10, acquistato nel giugno 2018
- 1 x cuffie senza fili, marchio: Beats by Dr. Dre, colore: nero opaco, valore corrente: EUR 314,91, acquistate nell'ottobre 2018.

il ricorrente avrebbe potuto senz'altro portare tali oggetti nel proprio bagaglio a mano, ma vi ha rinunciato, non essendosi fino a quel momento mai verificata una perdita del bagaglio consegnato nel quale erano sempre stati finora trasportati oggetti del genere.

Complessivamente, il contenuto della borsa da viaggio (capi di abbigliamento, fotocamera, tablet e cuffie) aveva un valore di EUR 2 268,10. Il ricorrente chiede il risarcimento di tale danno fino al limite massimo di responsabilità di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della CM, pari a 1288 diritti speciali di prelievo, equivalenti ad un importo di EUR 1 383,00.

Con sentenza pubblicata il 24 gennaio 2020, l'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale) accoglieva [OMISSIS] la domanda di risarcimento dei danni per la perdita del bagaglio in misura pari a soli EUR 720,47, respingendola con riguardo alla fotocamera compatta, all'iPad e alle cuffie senza fili.

Nella motivazione, detto giudice dichiarava il concorso di colpa al 100% del ricorrente, a norma dell'articolo 20, prima frase, della CM, con conseguente preclusione della domanda di risarcimento dei danni relativa alla perdita del bagaglio. I suddetti oggetti (fotocamera, tablet, cuffie), che erano quasi nuovi e avevano un valore non trascurabile, costituirebbero «oggetti di valore». Nel moderno trasporto aereo di massa, il passeggero dovrebbe, in genere, considerare la possibilità della perdita del bagaglio, cosicché oggetti di valore di tal genere dovrebbero essere sempre trasportati nel bagaglio a mano.

Avverso la sentenza di primo grado del 24 gennaio 2020, notificata al ricorrente il 5 febbraio 2020, quest'ultimo [OMISSIS] interponeva appello, presentandone i motivi nelle forme e nei termini prescritti **[Or. 4]** [OMISSIS] [dettagli procedurali].

Il ricorrente sostiene, in grado d'appello, che l'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale) avrebbe interpretato erroneamente la disposizione di cui all'articolo 20, prima frase, della CM. Detta disposizione dovrebbe essere interpretata alla luce della sua ratio – la tutela degli interessi degli utenti e la

realizzazione di un giusto equilibrio degli interessi. Al giorno d'oggi, gli apparecchi elettronici quali le fotocamere compatte, i *tablet* e le cuffie non costituirebbero più «oggetti di valore», ma solo «oggetti di uso quotidiano» utilizzati ogni giorno, privi di valore eccezionale e, inoltre, con un ciclo di vita spesso piuttosto breve o media. Tali apparecchi dovrebbero quindi essere considerati come i capi di abbigliamento, gli occhiali da sole o oggetti simili, trasportabili anche nel bagaglio consegnato.

In sede di appello, il ricorrente chiede pertanto la riforma della sentenza di primo grado del 24 gennaio 2020 e il riconoscimento di un risarcimento danni aggiuntivo per i suddetti oggetti in misura pari a EUR 662,53.

## II.

La resistente chiede dinanzi a questo Collegio il rigetto dell'appello, difendendo la sentenza di primo grado.

L'accoglimento dell'appello proposto dal ricorrente dipende in modo decisivo dalla summenzionata questione pregiudiziale.

Nello specifico:

1.

Il regolamento (CE) n. 2027/97 attua le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal sulla responsabilità del vettore aereo [Or. 5] con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli nel territorio dell'Unione europea. Dall'articolo 3, paragrafo 1, di detto regolamento discende che la responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal. Detta Convenzione è stata firmata dalla Comunità Europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima dal Consiglio dell'Unione europea il 5 aprile 2001, entrando in vigore per l'Unione europea il 28 giugno 2004. Dato che la Convenzione medesima costituisce, a decorrere da tale data, parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione, la Corte di giustizia dell'Unione europea (in prosieguo: la "Corte") è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione (v. sentenza della Corte del 19 dicembre 2019 – C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, pagg. 381, 382, punti 29 e seg.).

2.

È pacifico che il ricorrente abbia diritto a chiedere il risarcimento dei danni nei confronti della resistente in qualità di vettore ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2 della Convenzione di Montreal in ragione della perdita del bagaglio consegnato nell'aeroporto di Düsseldorf in data 29 dicembre 2018. Controversa inter partes è unicamente la questione se al ricorrente possa essere imputato un concorso di colpa al 100% ai sensi dell'articolo 20, prima frase, della Convenzione medesima,

per aver trasportato il bagaglio andato perduto, ossia una fotocamera compatta, un iPad e le cuffie, come bagaglio consegnato, anziché come bagaglio a mano, .

In base all'articolo 20, prima frase, della Convenzione di Montreal, il vettore è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità derivanti dalla perdita del bagaglio qualora e nella misura in cui dimostri che la persona che chiede il risarcimento ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione.

La questione decisiva nel caso di specie consiste quindi nello stabilire cosa debba intendersi quando la Convenzione di Montreal, con riguardo all'esonero da responsabilità per concorso di colpa del passeggero, richiede che quest'ultimo «ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione».

**[Or. 6]**

Le nozioni contenute nella Convenzione di Montreal devono essere oggetto di un'interpretazione uniforme e autonoma, cosicché l'interpretazione di tali nozioni deve tenere conto non dei differenti significati che possono essere stati attribuiti loro nel diritto interno degli Stati membri dell'Unione, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale che s'impongono a quest'ultima. A tal riguardo, l'articolo 31 della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati, che codifica il diritto internazionale consuetudinario, vincolante per l'Unione, precisa che un trattato dev'essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo (v. sentenza della Corte del 19 dicembre 2019 C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, pagg. 381, 382, punti 31 e seg.).

Conformemente al terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati aderenti alla Convenzione stessa, riconoscendo «l'importanza di tutelare l'interesse degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», hanno peraltro deciso di prevedere un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei. Tale regime implica, tuttavia, come emerge dal quinto comma del preambolo della Convenzione di Montreal, che sia preservato il «giusto equilibrio degli interessi», segnatamente degli interessi dei vettori aerei e dei passeggeri (v. sentenza del 19 dicembre 2019 – C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, pagg. 381, 382, punto 36).

Ai fini del mantenimento di tale equilibrio, la Convenzione di Montreal prevede, in talune ipotesi, di esonerare il vettore dalla propria responsabilità. Infatti, l'articolo 20, prima frase, di detta Convenzione prevede che il vettore, laddove dimostri che il passeggero abbia provocato il danno o vi abbia contribuito per negligenza o altro atto o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti del passeggero stesso. Tali limiti consentono ai passeggeri d'essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza peraltro imporre ai vettori aerei un onere risarcitorio molto gravoso, difficilmente individuabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività commerciale (v. sentenza della Corte cit., punti 39 e seg.). **[Or. 7]**

La condizione dell'esonero del vettore dalla propria responsabilità sancita dall'articolo 20, prima frase, della Convenzione di Montreal, secondo cui il passeggero «ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione», deve quindi essere interpretata secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo della Convenzione di Montreal, segnatamente di assicurare un elevato livello di tutela degli interessi degli utenti e, al contempo, di realizzare un «giusto equilibrio» tra gli interessi dei passeggeri e quelli delle compagnie aeree.

Il senso comune da attribuire alla nozione di contributo, quantomeno colposo, alla causazione del danno in caso di perdita del bagaglio potrebbe postulare l'omissione della diligenza oggettivamente dovuta.

Nella giurisprudenza nazionale e nella dottrina tedesche si sostiene che, nell'odierno trasporto di massa, il viaggiatore dovrebbe sempre considerare la possibilità della perdita del bagaglio consegnato, cosicché, in linea di principio, sussiste una grave violazione del dovere di diligenza nei propri affari ai sensi dell'articolo 20, prima frase, della Convenzione di Montreal nel caso in cui gli oggetti di valore siano stati trasportati nel bagaglio consegnato, anziché in quello a mano [OMISSIS]. Di conseguenza, la giurisprudenza tedesca ha ipotizzato un concorso di colpa nel caso in cui il passeggero abbia trasportato una preziosa attrezzatura fotografica [OMISSIS] nel bagaglio consegnato, sebbene fosse possibile e ragionevole trasportarla nel bagaglio a mano e il bagaglio consegnato sia andato successivamente perduto.

Questo Collegio non considera dubbia la situazione in cui il passeggero trasporti tipici oggetti di valore quali, ad esempio, contanti, titoli, gioielli, ecc. nel bagaglio consegnato, [Or. 8] anziché nel bagaglio a mano. Ciò dovrebbe essere considerato, di norma, quale rilevante concorso di colpa del passeggero, con conseguente esonero, totale o parziale, della responsabilità del vettore [OMISSIS]. Nel trasporto di apparecchi elettronici, come nel caso in esame, la questione del concorso di colpa impone peraltro considerazioni più articolate.

Molti apparecchi elettronici quali *smartphone*, *tablet*, *computer* portatili e fotocamere compatte, ecc. sono diventati, negli ultimi anni, «oggetti di uso quotidiano» in molte fasce della popolazione, incontrando un'ampia diffusione. Negli ultimi decenni i prezzi di tali apparecchi sono costantemente diminuiti, nonostante i continui miglioramenti tecnologici. Molte persone li utilizzano pressoché ogni giorno. Anche se i nuovi prezzi di tali dispositivi – come dimostra il caso in esame – raggiungono talvolta un valore pari fino a EUR 1 000, essi hanno spesso un ciclo di vita e una durata d'impiego piuttosto limitati e perdono rapidamente valore sul mercato dell'usato. In larghe fasce della popolazione, quindi, tali apparecchi non sono considerati dei tipici oggetti di valore. Ciò potrebbe corroborare il fatto che nel comportamento del ricorrente (collocazione della fotocamera, del *tablet* e delle cuffie nel bagaglio consegnato) non sia ravvisabile un concorso di colpa e gli dovrebbe essere riconosciuto un risarcimento dei danni integrale per gli oggetti andati perduti.

D'altro canto – come dimostra il caso in esame – proprio gli apparecchi elettronici in perfette condizioni hanno un valore non trascurabile. Apparecchi come *smartphone*, fotocamere compatte, *tablet* e cuffie sono, di solito, di piccole dimensioni e maneggevoli e possono essere, di norma, agevolmente trasportati dai passeggeri nel bagaglio a mano. Inoltre, nel moderno traffico aereo di massa, i bagagli vanno perduti ad intervalli regolari, per cui il passeggero, in linea di massima, deve sempre prenderne in considerazione la possibilità. Al fine di realizzare un giusto equilibrio tra gli interessi del passeggero, che beneficia anche dei vantaggi del moderno traffico aereo di massa, e quelli delle compagnie aeree, potrebbe essere considerato ragionevole che i passeggeri trasportino tali oggetti sempre nel bagaglio a mano, per evitare che [Or. 9] le compagnie aeree siano esposte a elevate richieste di risarcimento economico in caso di perdita del bagaglio.

Tale questione – a quanto risulta – non è stata finora chiarita dai giudici dell'Unione e tanto meno è individuabile in modo chiaro la corretta interpretazione, ragion per cui la questione viene sottoposta in via pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b), punto 3, TFUE.

### III.

In ragione del rinvio alla Corte di giustizia dell'Unione europea, la causa è stata sospesa in applicazione analogica dell'articolo 148 della *Zivilprozessordnung* (codice tedesco di procedura civile).

[OMISSIS]