



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea

COMUNICATO STAMPA n. 43/10

Lussemburgo, 6 maggio 2010

Sentenza nella causa C-63/09

Axel Walz / Clickair SA

La Corte conferma che la responsabilità dei vettori aerei per la perdita dei bagagli è limitata a EUR 1134,71

Tale limite è infatti assoluto e comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale

Conformemente al diritto dell'Unione¹, la responsabilità di un vettore aereo comunitario nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli è disciplinata dalla convenzione di Montreal². Tale convenzione prevede che la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo del bagaglio sia limitata a 1000 diritti speciali di prelievo (DSP) per passeggero (importo pari a circa EUR 1134,71)³, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un eventuale importo supplementare. Infatti, in quest'ultimo caso, il vettore è tenuto, in linea di principio, al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata.

Il 14 aprile 2008, il sig. Walz ha citato in giudizio la compagnia aerea Clickair, chiedendo il risarcimento per la perdita di bagagli consegnati in occasione di un trasporto aereo effettuato da tale compagnia da Barcellona (Spagna) a destinazione di Porto (Portogallo). Il sig. Walz ha chiesto un risarcimento di EUR 3200, dei quali EUR 2700 corrispondenti al valore dei bagagli perduti e EUR 500 per i danni morali causati da tale perdita.

Lo Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Barcelona (tribunale di commercio n. 4 di Barcellona, Spagna), investito della controversia, domanda se il limite di responsabilità dei vettori aerei fissato dalla convenzione di Montreal in caso di perdita di bagagli comprenda congiuntamente i danni materiali e morali, ovvero se, al contrario, si debba considerare che il danno materiale è soggetto al limite di 1000 DSP, mentre il danno morale è soggetto ad un altro limite, dello stesso importo, di modo che il limite complessivo derivante dalla somma dei danni materiali e morali ammonti a 2000 DSP.

Nella sua sentenza odierna, la Corte constata, anzitutto, che la convenzione di Montreal non contiene alcuna definizione dei sinonimi francesi "préjudice" e "dommage". Ciò nondimeno, considerato che la convenzione cerca di unificare le regole relative al trasporto aereo internazionale, la Corte ritiene che tali termini debbano essere interpretati in maniera uniforme ed autonoma, nonostante i diversi significati attribuiti a tali nozioni negli ordinamenti interni degli Stati contraenti di tale convenzione. Di conseguenza, la Corte procede all'interpretazione della nozione di danno in questione, basandosi, in un primo momento, sul senso comune da attribuire ad essa nel diritto internazionale generale.

In un secondo momento, la Corte analizza gli obiettivi che hanno condotto all'adozione della convenzione di Montreal. La convenzione istituisce un regime di responsabilità rigorosa dei vettori

¹ Regolamento (CE) del Consiglio 9 ottobre 1997, n. 2027, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 13 maggio 2002, n. 889 (GU L 140, pag. 2).

² Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Montreal il 28 maggio 1999, sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con la decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 2001/539/CE (GU L 194, pag. 39).

³ I diritti speciali di prelievo sono considerati nella convenzione di Montreal come riferiti al diritto speciale di prelievo definito dal Fondo monetario internazionale (FMI). Pertanto si deve procedere ad una conversione di tali importi in valuta nazionale. Al 21 aprile 2010, l'importo di 1000 DSP corrisponde a EUR 1134,71.

aerei. Infatti, per quanto riguarda segnatamente i danni sopravvenuti in caso di distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, si presume che il vettore sia responsabile per il fatto stesso che “l’evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell’aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati”.

Pertanto, la Corte ritiene che un siffatto regime di responsabilità rigorosa comporti che sia preservato un “giusto equilibrio degli interessi”, in particolare per quanto riguarda gli interessi dei vettori aerei e quelli dei passeggeri. Nelle diverse ipotesi in cui il vettore è considerato responsabile ai sensi della convenzione di Montreal, tale “giusto equilibrio degli interessi” esige chiari limiti al risarcimento relativo al danno complessivamente subito da ciascun passeggero in ciascuna delle ipotesi menzionate, indipendentemente dalla natura dello stesso. Infatti, una limitazione del risarcimento così concepita consente ai passeggeri di essere risarciti agevolmente e rapidamente senza per questo imporre ai vettori aerei un onere risarcitorio molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, che possa compromettere, se non paralizzare, l’attività economica di questi ultimi.

Inoltre, la Corte rammenta che la convenzione di Montreal contempla la possibilità per il passeggero di fare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna dei bagagli al check-in, dietro pagamento di un eventuale importo supplementare. Tale possibilità conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno derivante dalla perdita del bagaglio costituisce, in assenza di qualsivoglia dichiarazione, un limite assoluto che comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale.

Di conseguenza, **la Corte dichiara che, ai fini della determinazione del limite di responsabilità del vettore aereo per il danno derivante, in particolare, dalla perdita dei bagagli, il termine “danno” della convenzione di Montreal dev’essere interpretato nel senso che comprende tanto il danno materiale quanto il danno morale.**

IMPORTANTE: Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell’ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all’interpretazione del diritto dell’Unione o alla validità di un atto dell’Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Estella Cigna ☎ (+352) 4303 2582