

WALZ

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

6 maggio 2010*

Nel procedimento C-63/09,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Barcelona (Spagna), con decisione 20 gennaio 2009, pervenuta in cancelleria il 13 febbraio 2009, nella causa

Axel Walz

contro

Clickair SA,

* Lingua processuale: lo spagnolo.

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. E. Juhász, J. Malenovský (relatore) e D. Šváby, giudici,

avvocato generale: sig. J. Mazák
cancelliere: sig.ra M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 10 dicembre 2009,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Walz, dall'avv. J.-P. Mascaray Martí, abogado;

— per la Clickair SA, dalla sig.ra E. Rodés Casas, procuradora, e dall'avv. I. Soca Torres, abogado;

— per la Commissione europea, dalla sig.ra L. Lozano Palacios e dal sig. K. Simons-son, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 gennaio 2010,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- ¹ La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 22, n. 2, 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 e approvata a nome di questa con decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 2001/539/CE (GU L 194, pag. 39; in prosieguo: la «convenzione di Montreal»).
- ² Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. Walz, passeggero della compagnia aerea Clickair SA (in prosieguo: la «Clickair»), e quest'ultima avente ad oggetto il risarcimento del danno derivante dalla perdita di bagagli registrati in occasione di un trasporto aereo effettuato da tale compagnia.

Il quadro giuridico

La normativa dell'Unione

- ³ L'art. 1 del 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 con regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 13 maggio 2002, n. 889 (GU L 140, pag. 2; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»), così dispone:

«Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. (...)».

- ⁴ L'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2027/97 così dispone:

«La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

La convenzione di Montreal

5 Al terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, le parti di tale convenzione riconoscono «l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione».

6 A tenore del quinto comma del detto preambolo:

«(...) l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresent[a] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

7 Il capo III della convenzione di Montreal è intitolato: «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni».

8 L'art. 17 di tale convenzione, intitolato «Morte o lesione dei passeggeri — danni ai bagagli», così dispone:

«1. Il vettore è responsabile del danno [nella versione francese “prejudice”] derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

2. Il vettore è responsabile del danno [nella versione francese “dommage”] derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, 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. Tuttavia la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

(...».

- 9 L'art. 22 della detta convenzione fissa le «limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci» nei seguenti termini:

«(...)

2. Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo [DSP] per passeggero, 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 tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

(...»

Causa principale e questione pregiudiziale

- 10 Il 14 aprile 2008, il sig. Walz ha citato in giudizio la Clickair, chiedendo che essa fosse condannata a versargli un risarcimento per la perdita di bagagli consegnati nell'ambito di un trasporto aereo operato da tale compagnia da Barcellona (Spagna) a Oporto (Portogallo).

- 11 Il sig. Walz chiede un risarcimento per un importo complessivo di EUR 3 200, di cui EUR 2 700 corrispondono al valore dei bagagli smarriti e EUR 500 al danno morale prodotto da tale perdita.

- 12 La Clickair si è opposta alla domanda del sig. Walz sostenendo in particolare che la misura del risarcimento richiesto eccedeva il limite della responsabilità per perdita di bagagli, pari a 1 000 DSP, fissato dall'art. 22, n. 2, della convenzione di Montreal.

- 13 Poiché la controversia è sorta dalle condizioni di esecuzione di un trasporto aereo assicurato da un vettore dell'Unione europea tra due città ubicate in Stati membri differenti, lo Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Barcelona, investito di tale controversia, ha fatto applicazione del regolamento n. 2027/97.

- 14 Va così rilevato che, per quanto riguarda la responsabilità dei vettori dell'Unione circa il trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli sul territorio dell'Unione, il regolamento n. 2027/97 si limita a dare attuazione alle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal. Si è pertanto interrogato circa l'interpretazione da dare a talune di tali disposizioni, tra le quali figura l'art. 22, n. 2, di tale convenzione che stabilisce la limitazione della responsabilità dei vettori aerei in caso di perdita di bagagli.

- 15 A questo proposito il giudice del rinvio cita la giurisprudenza dell'Audiencia Provincial de Barcelona. In una sentenza pronunciata il 2 luglio 2008, tale giudice avrebbe infatti ritenuto che il limite sopra indicato non includesse, congiuntamente, i danni materiali e morali ma che, da un lato, il danno materiale fosse soggetto a tale limitazione di 1 000 DSP, mentre, dall'altro lato, il danno morale fosse soggetto a un altro limite, dello stesso ammontare di 1 000 DSP, con la conseguenza che il limite totale risultante dalla somma dei danni materiali e morali fosse di 2 000 DSP.
- 16 Tuttavia, non condividendo tale interpretazione, il giudice del rinvio ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il limite di responsabilità di cui all'art. 22, n. 2, della convenzione di Montreal comprenda tanto il danno materiale quanto il danno morale derivante dalla perdita dei bagagli».

Sulla questione pregiudiziale

- 17 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la nozione di danno sottesa all'art. 22, n. 2, della convenzione di Montreal, che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante in particolare dalla perdita di bagagli, debba essere interpretata nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno morale.
- 18 Si deve in limine ricordare che per quanto riguarda la responsabilità dei vettori dell'Unione attinente al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli nel territorio dell'Unione, il regolamento n. 2027/97, applicabile nella specie, dà attuazione

alle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal. In particolare, dall'art. 3, n. 1, di tale regolamento risulta che la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli è disciplinata da tutte le disposizioni della convenzione di Montreal relative a detta responsabilità. Di conseguenza, la domanda del giudice del rinvio riguarda l'interpretazione delle pertinenti disposizioni di tale convenzione.

- 19 La convenzione di Montreal, firmata dalla Comunità il 9 dicembre 1999 sulla base dell'art. 300, n. 2, CE, è stata approvata a nome di quest'ultima con la decisione 2001/539 ed è entrata in vigore per quanto riguarda la Comunità il 28 giugno 2004.
- 20 Poiché le disposizioni di tale convenzione costituiscono, a partire dall'entrata in vigore di quest'ultima, parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione, la Corte è competente a statuire in via pregiudiziale sulla sua interpretazione (v., per analogia, sentenza 30 aprile 1974, causa 181/73, Haegeman, Racc. pag. 449, punti 2, 4 e 5, nonché, per quanto riguarda la convenzione di Montreal, sentenze 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punto 36, e 22 dicembre 2008, causa C-549/07, Wallentin-Hermann, Racc. pag. I-11061, punto 28).
- 21 Poiché la convenzione di Montreal, nella sua versione francese, non contiene alcuna definizione dei termini «*préjudice*» e «*dommage*», occorre, di primo acchito, sottolineare che, tenuto conto dell'oggetto della detta convenzione, che è quello di unificare le regole relative al trasporto aereo internazionale, i detti termini debbono ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma, nonostante i significati differenti attribuiti a tali concetti nel diritto interno degli Stati parti di tale convenzione.
- 22 Ciò considerato, i termini «*préjudice*» e «*dommage*» contenuti in una convenzione internazionale vanno interpretati secondo le regole interpretative del diritto internazionale generale che si impongono all'Unione.

- 23 A questo proposito, l'art. 31 della convenzione sul diritto dei trattati, firmata a Vienna il 23 maggio 1969, che codifica le regole di diritto internazionale generale, precisa che un trattato dev'essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo (v., in particolare, parere 1/91 del 14 dicembre 1991, Racc. pag. I-6079, punto 14, nonché sentenze 1° luglio 1993, causa C-312/91 *Metalsa*, Racc. pag. I-3751, punto 12; 2 marzo 1999, causa C-416/96, *Eddline El-Yassini*, Racc. pag. I-1209, punto 47, e 20 novembre 2001, causa C-268/99, *Jany e a.*, Racc. pag. I-8615, punto 35).
- 24 Va anzitutto precisato che il termine «*préjudice*» figurante tanto nel titolo del capo III quanto nel n. 1 dell'art. 17 della convenzione di Montreal, nella sua versione francese, deve essere considerato, ai fini dell'interpretazione di tale convenzione, come sinonimo di «*dommage*», termine, quest'ultimo, menzionato nel titolo e nel n. 2 dell'art. 17 della detta convenzione. Da altre versioni linguistiche autentiche della convenzione di Montreal risulta infatti che un termine identico («*daño*» nella versione in lingua spagnola; «*damage*» nella versione in lingua inglese) viene usato indifferentemente per designare sia il «*préjudice*» che il «*dommage*» ai sensi della versione francese di tale convenzione. Inoltre, se la versione in lingua russa della convenzione di cui trattasi, alla stregua della versione in lingua francese usa due termini, e cioè «*вред*» (danno) e «*повреждение*» (danneggiamento), tali due termini, aventi una radice comune ed essendo indifferentemente utilizzati, debbono essere ritenuti egualmente sinonimi ai fini dell'interpretazione della medesima convenzione.
- 25 Per quanto riguarda poi il contesto nel quale il termine «*préjudice*» viene menzionato dall'art. 17 della convenzione di Montreal si deve sottolineare, come rilevato al punto precedente della presente sentenza, che tale termine figura parimenti nel titolo stesso del capo III di tale convenzione di cui la detta disposizione fa parte. Di conseguenza, in mancanza di contrarie indicazioni figuranti in tale convenzione, il detto termine deve assumere un significato identico dovunque viene utilizzato in tale capo.
- 26 Inoltre, l'art. 22 della convenzione di Montreal, che fa pure parte del detto capo III e quindi del contesto pertinente, limita la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo, il che implica che la natura del danno subito dal passeggero è a tal riguardo indifferente.

- 27 Infine, allo scopo di precisare il senso comune da attribuire ai termini «*préjudice*» e «*dommage*» in applicazione della regola interpretativa enunciata al punto 23 della presente sentenza, si deve ricordare che esiste effettivamente una nozione di danno, di origine non convenzionale, comune a tutti i sistemi di diritto internazionale. Infatti, secondo l'art. 31, n. 2, degli Articoli sulla responsabilità degli Stati per atti internazionalmente illeciti, elaborati dalla Commissione del diritto internazionale delle Nazioni Unite e dei quali l'Assemblea generale della detta organizzazione ha preso nota con la risoluzione 56/83 del 12 dicembre 2001, «[i]l pregiudizio comprende ogni danno sia materiale che morale (...)».
- 28 I due aspetti della nozione di danno, quali risultano dalla summenzionata disposizione, la quale a questo proposito è precisamente intesa a codificare lo stato attuale del diritto internazionale generale, possono essere intesi per tale ragione nel senso che esprimono congiuntamente il senso comune da attribuire a tale nozione nel diritto internazionale. Si deve inoltre rilevare che nulla nella convenzione di Montreal sta ad indicare che gli Stati contraenti abbiano inteso attribuire alla nozione di danno, nel contesto di un regime di responsabilità armonizzato del diritto internazionale privato aereo, un significato speciale e derogare al suo senso comune. Pertanto, la nozione di danno, quale deriva dal diritto internazionale generale, resta applicabile, conformemente all'art. 31, n. 3, lett. c), della citata convenzione sul diritto dei trattati nei rapporti tra le parti e la convenzione di Montreal.
- 29 Da ciò consegue che i termini «*préjudice*» e «*dommage*» contemplati al capitolo III della convenzione di Montreal, nella sua versione francese, debbono essere intesi nel senso che includono tanto i danni di natura materiale quanto quelli di natura morale.
- 30 Tale conclusione si trova corroborata dagli obiettivi che hanno condotto all'adozione della convenzione di Montreal.
- 31 Si deve a questo proposito ricordare che, secondo il terzo comma del preambolo della convenzione di Montreal, gli Stati parti di tale convenzione, riconoscendo «l'importanza di tutelare l'interesse degli utenti del trasporto aereo internazionale e la neces-

sità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», hanno deciso di prevedere un regime di responsabilità rigorosa dei vettori aerei.

- 32 Pertanto, per quanto riguarda più precisamente i danni sopravvenuti in caso di distruzione, perdita, deterioramento di bagagli consegnati, il vettore, a tenore dell'art. 17, n. 2, della convenzione di Montreal si presume responsabile di tali danni «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».
- 33 Siffatto regime di responsabilità rigorosa implica tuttavia, come peraltro risulta dal quinto comma del preambolo della convenzione di Montreal, che sia preservato il «giusto equilibrio degli interessi», in particolare per quanto riguarda gli interessi dei vettori aerei e quelli dei passeggeri.
- 34 Al fine di preservare un siffatto equilibrio, gli Stati contraenti hanno convenuto, in talune ipotesi — in particolare a tenore dell'art. 22, n. 2, della convenzione di Montreal, in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo di bagagli — di limitare l'obbligazione per responsabilità gravante sui vettori aerei. La limitazione del risarcimento che ne deriva va applicata «per passeggero».
- 35 Da ciò consegue che «il giusto equilibrio degli interessi» summenzionato richiede, nelle diverse ipotesi nelle quali il vettore è ritenuto responsabile in forza del capo III della convenzione di Montreal, l'esistenza di limiti chiari di risarcimento riferiti all'integralità del danno subito da ciascun passeggero in ciascuna delle dette ipotesi, indipendentemente dalla natura del danno causato a quest'ultimo.

- 36 Infatti, una limitazione del risarcimento così concepita consente ai passeggeri d'essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza per questo imporre ai vettori aerei un onere di riparazione molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività economica.
- 37 Da ciò deriva che le differenti limitazioni del risarcimento menzionate al capo III della convenzione di Montreal, compresa quella di cui all'art. 22, n. 2, di tale convenzione, vanno applicate all'integralità del danno causato, indipendentemente dalla natura materiale o morale di quest'ultimo.
- 38 Inoltre, l'art. 22, n. 2, della convenzione di Montreal prevede la possibilità per il passeggero di fare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna dei bagagli registrati al vettore. Tale possibilità conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno risultante dalla perdita di bagagli previsti al detto articolo è, in assenza di qualsiasi dichiarazione, un limite assoluto che comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale.
- 39 Tenuto conto delle considerazioni che precedono, la questione sollevata va risolta dichiarando che la nozione di danno sottesa all'art. 22, n. 2, della convenzione di Montreal, che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante in particolare dalla perdita di bagagli, deve essere interpretata nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno morale.

Sulle spese

- ⁴⁰ Nei confronti delle parti di cui alla causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute per presentare osservazioni alla Corte da soggetti diversi non possono costituire oggetto di rimborso.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara e statuisce:

La nozione di danno sottesa all'art. 22, n. 2, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante in particolare dalla perdita di bagagli, deve essere interpretata nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno morale.

Firme